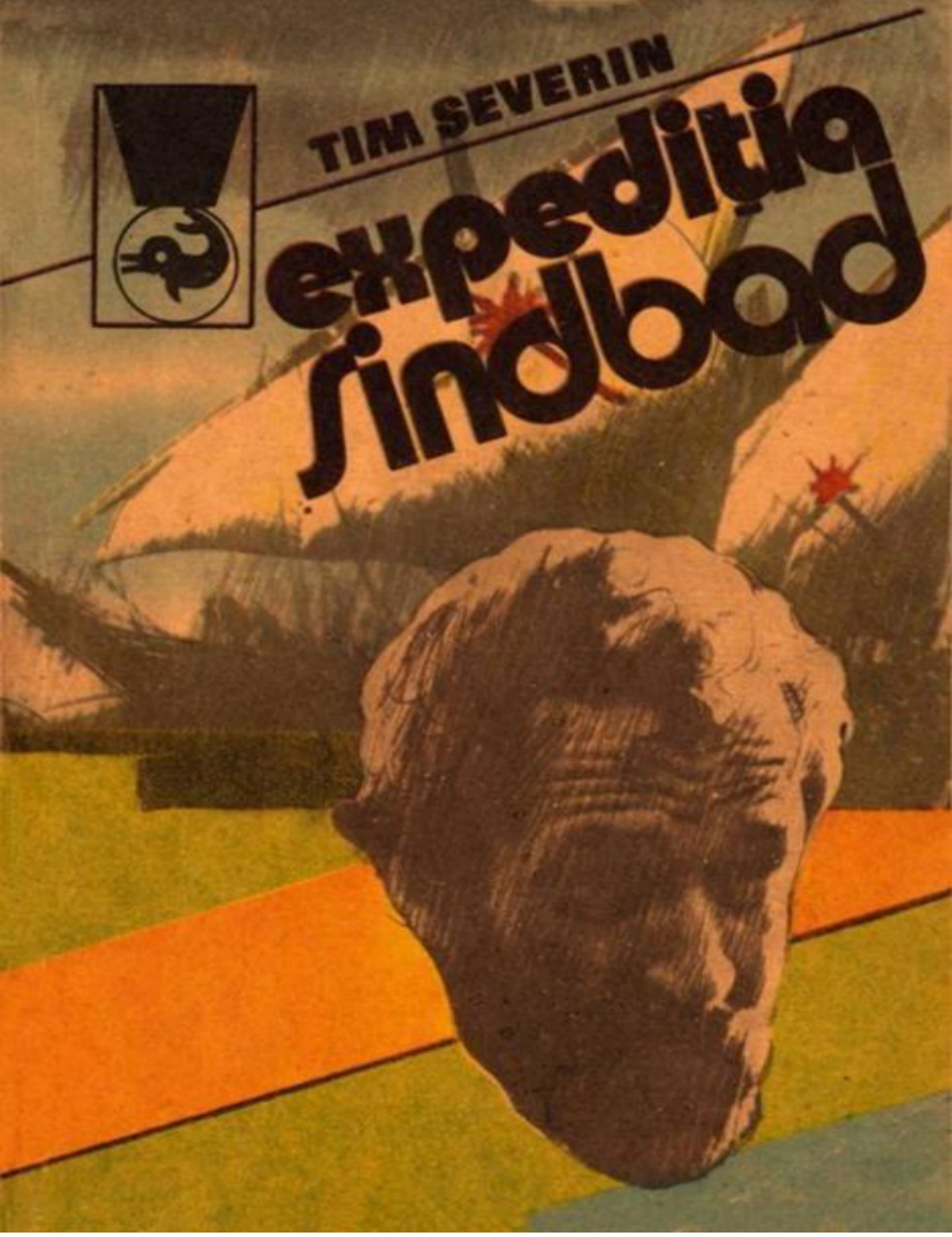
TIM SEVERIN

expediția sindbad



TIM SEVERIN
EXPEDIȚIA SINDBAD
Traducere de ADINA ARSENESCU
EDITURA MERIDIANE
BUCUREȘTI
1987

CUPRINS

CUVÂNT ÎNAINTE

I NOPȚILE ALBE

II PE COASTA MALABAR

III ȘANTIER NAVAL PE PLAJA DE LA SUR

IV MARINARI DIN OMAN

V MAREA ARABIEI

VI INSULELE FUNIEI DE COCOS

VII CRĂCIUNUL LA CALICUT

VIII REGATUL SERENDEEB

IX CALMURI TROPICALE

X RUPEREA VERGII

XI STRÂMTOAREA MALACCA

XII MAREA CHINEI DE SUD

XIII CHINA

ANEXĂ SOHAR

Dimensiuni

Construcția

Vele și greement

Navigația

MULȚUMIRI

CUVÂNT ÎNAINTE

Fondurile necesare Expediției Sindbad au fost asigurate prin bunăvoința Majestății Sale Sultanul Qabus bin Said, iar forul tutelar oficial a fost Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii. Excelența Sa Sayyid Faisal al Said, titularul acestui minister, a acordat un sprijin permanent acțiunii noastre cutezătoare. Arareori i-a fost dat unei expediții să primească un ajutor atât de susținut și din toată inima și sper că succesul călătoriei recompensează într-o oarecare măsură o asemenea generozitate remarcabilă care confirmă cunoscuta tradiție arabă.

Au fost necesari aproape cinci ani pentru a plănui și realiza călătoria și pentru a prezenta rezultatele în cuvinte, fotografii și film. În timpul acestor cinci ani o singură persoană a îndeplinit cu deosebită competență munca unui întreg colectiv, și aceasta a fost Sarah Waters. Ea a fost centrul vital al acțiunii; toate lucrările de birou au fost. Executate pe masa ei de lucru. Singură s-a ocupat de telexuri, a organizat și expediat proviziile pe mare, a luat legătura cu avioanele și a păstrat contactul cu familiile membrilor echipajului. Toți cei implicați în Expediția Sindbad și eu în special îi rămânem profund îndatorați.

Gulf Air, compania de transport aerian din Bahrain, Oman, Qatar și Emiratele Arabe Unite a transportat materialele și echipajul în mod gratuit. Iată un alt exemplu al mărinimiei arabe. Întreprinderea Petroleum Devetopment Oman a pus la dispoziția noastră toate resursele sale tehnice pentru pregătirile frenetice din ultimele momente înaintea plecării, acordând totodată și un fond necesar pentru începerea filmului călătoriei. Darul acesta a fost imediat urmat de unul similar oferit de British Bank of the Middle East. În timpul călătoriei am fost bucuros să descopăr că o organizație bancară similară din Hong Kong și Shanghai a fost în măsură să ne pună la dispoziție condiții pe care Sindbad însuși le-ar fi invidiat. Ospitalitatea și ajutorul băncii au atins culmea la Hong Kong, unde banca a activat chiar ca agentul nostru local.

Nu am putut include în această carte despre încercarea noastră temerară decât o selecție din personajele și evenimentele care au alcătuit un proiect atât de complex ca Expediția Sindbad. Sper că selecția pe care am făcut-o oferă o imagine exactă și distractivă a călătoriei și nu va dezamăgi pe nimeni din cei care au fost poate omiși. La sfârșitul cărții există o listă cuprinzând numele unora dintre persoanele care au luat parte la proiect. Chiar și această listă este departe de a fi completă, dar dă o idee de cât de mult ajutor și entuziasm sunt necesare pentru a se construi o navă medievală arabă și a străbate mările cu ea până în China. A fi căpitanul acestei nave a constituit pentru mine o experiență de neuitat și sper că prin această relatare a Expediției Sindbad cititorii mei se vor bucura de reușita noastră tot atât de mult ca și mine.

I NOPȚILE ALBE

Rechinul a înghițit desigur momeala de cum s-a lăsat înserarea, cu o noapte înainte, pentru că era total vlăguit când, în primele licăriri ale

zorilor, am observat firul de sârmă al undiței întins. Cu un chiot de triumf, mai mulți oameni au alergat la parapetul navei, au apucat undița și au început să o tragă repede. Când rechinul lung de vreo 2 metri, de forma unei torpile, a ieșit la suprafața apei, a început să se zvârcolească cu disperare, ca și cum s-ar fi sufocat în aerul străveziu. Apa era înspumată în jurul vietății care se balansa în mod sălbatic. Undița nefiind suficient de puternică să-l tragă afară din apă pe verticală, a fost împinsă cu grijă spre animalul care se zbătea o prăjină cu un cârlig grosolan la capăt. Cârligul a alunecat pe pielea udă, lucioasă, căutând o deschizătură vulnerabilă, un ochi, un orificiu eh? Respirație sau gura. Dar n-a găsit nimic. Smucindu-se cu o răbufnire finală de panică, rechinul și-a aruncat întreaga greutate a trupului pe prăjină, tocmai când se afla peste undiță, firul întins a plesnit sub tensiune și animalul a căzut în apă, a rămas o clipă la suprafață și apoi, cu o rostogolire lentă, s-a cufundat în adâncurile oceanului.

— La naiba! s-a auzit o voce, mă bucuram că voi avea rechin proaspăt la grătar pentru micul dejun.

— Ați văzut peștele remora fixat pe burta rechinului? întrebă altcineva. Trebuie să fi avut cel puțin vreo 40 centimetri lungime.

— Mă întreb de cât timp îl tragem după noi, spuse un al treilea. Cred că era un rechin care mănâncă oameni.

Grupul de lângă parapetul navei începu să se împrăștie. M-am gândit în sinea mea, pe când stăteam și îi urmăream, că erau cam ciudați, după orice criterii i-ai fi judecat. Culoarea pielii varia de la negru ca abanosul până la o roșeață puternică provenită de la soare. Cei mai mulți erau goi până la mijloc și toți desculți. Vreo câțiva purtau șorturi, majoritatea însă aveau o pânză legată în jurul șoldurilor. Cam jumătate dintre ei erau cu barbă și aceasta, împreună cu turbanele și cu pumnalele de la brâu, le dădea un aer pirateresc, așa că mă minunam din nou de natura romantică, aproape ireală, a anturajului meu. Să fi fost oare cu adevărat în secolul al XX-lea sau îmi închipuiam că mă aflu într-un timp străvechi? În ciuda faptului că simțeam sub picioare lemnul solid al punții, totul părea un vis. De jur împrejur se întindea până departe spre orizont o mare tropicală, de un albastru puternic, marcată de siajul navei. În fața noastră câteva păsări agitate dădeau târcoale și scoteau țipete ascuțite, în timp ce scrutau adâncurile cu speranța de a prinde strălucirea vreunui peștișor pus în mișcare de trecerea noastră. O adiere caldă a musonului umfla în curbe grațioase cele trei vele distincte, de formă triunghiulară ale corăbiei, care se unduiau deasupra capului meu. Cea mai mare dintre vele era de dimensiuni uriașe, o bucată imensă de pânză ținută sus de un singur catarg tot atât de lung cât și corabia, care se înclina foarte tare spre spate, în mijlocul fiecărei pânze se afla o emblemă strălucitoare, purpurie, două săbii încrucișate și un pumnal încârligat,

ceea ce însemna că nava aparținea unui sultan arab, în timp ce pavilionul țării fâlfâia pe catargul său, prins la cârmă, în spatele meu.

Îmi răsunau în urechi zgomotele permanente ale unei corăbii tăindu-și drum pe apă, fâșâitul interminabil al pariâmelor, șuieratul valului de prova prins și amplificat de vela mare, care-l trimitea înapoi asemenea unui Imens reflector sonor, și murmurul blând al lemnului. Ochiul meu urmărea cum se întrețesea complicat greementul. Apoi trecea mai departe în lungul copastiei către prova navei, unde vârful lung și subțire al bompresului țintea mire est, coborându-se și ridicându-se ritmic pe valurile de hulă, în timp ce nava își urma drumul înainte.

Cunoșteam prea bine fiecare bucățică din acest vas, fiecare fibră a parâmelor și totuși nu încetam să mă minunez cât e de elegant și plin de grație. Era o navă, arabă comercială clasică, desprinsă parcă direct din paginile *Nopților arabe,* era unică. Singura navă din lume de acest fel, atât de deosebită, ne purta pe noi, cei douăzeci care formam echipajul, peste cele șapte mări[1] spre China. Totul părea mult prea fantastic pentru a fi adevărat, o fantezie, un miraj, și m-am trezit gândindu-mă la momentul precis când această aventură extraordinară începuse să capete formă.

încolțise cu trei ani în urmă, la capătul unei călătorii diferite pe o mare îndepărtată și mult mai rece și într-o ambarcație mult mai mică. La acea vreme, împreună cu trei tovarăși, mă apropiam de coasta Newfoundiand într-o barcă mică, deschisă, făcută din piei de vită. Scopul acelei călătorii era de a verifica dacă fusese posibil pentru călugării irlandezi să fi ajuns în America de Nord, aproape cu o mie de ani înaintea lui Columb. Mica noastră ambarcație era imaginea fidelă a bărcilor originale din piele de vită folosite de călugării irlandezi. O numisem *Brendan* în onoarea celui mai faimos dintre sfinții irlandezi navigatori, Brendan, eroul unei saga populare medievale, care povestește cum el, împreună cu călugării săi, a traversat oceanul către un pământ îndepărtat. În acea zi din iunie 1977 era evident că, excluzând accidentele posibile, tovarășii mei și cu mine vom dovedi că saga lui Brendan era probabil bazată pe adevăratele călătorii irlandeze în Atlanticul de Nord din secolul al Vl-lea. Deși nu dădusem încă cu ochii de coasta Americii de Nord, simțeam deja în mod distinct mirosul pădurilor de pin și știam că într-o zi sau două aveam să demonstrăm că o barcă din piele putea traversa Atlanticul. Așa că în acea clipă gândurile mele se îndreptau spre contribuția pe care ar fi putut-o aduce cunoștințelor noastre în materie de explorări și navigație timpurie alte călătorii experimentale.

Expediția Brendan demonstrase că tehnica construirii unei ambarcații după una străveche era un instrument de cercetare folositor. Ne învățase cum și din ce materiale fuseseră construite

bărcile de altă dată, din piele și cum erau manipulate, totodată ne arătase cum putea fi pentru marinarii din acele timpuri viața într-o barcă deschisă făcută din piele.

Ceea ce mă atrăgea era ideea de a folosi aceeași tehnică pentru a cerceta un alt erou, aparent mitic, legat de mare. Dacă Brendan rezistase probei noastre, nu mai exista oare încă un personaj de legendă, la fel de vestit, ale cărui fapte cutezătoare ar putea de asemenea să fi fost inspirate de călătorii reale făcute de către oameni adevărați? Și în acea clipă am avut și răspunsul. De ce nu m-aș ocupa de cel mai faimos marinar din toate timpurile, cunoscut tuturor copiilor care au citit O *mie și una de nopți,* un bărbat al cărui nume este sinonim cu călătoriile pe mare; de ce să nu cercetez legenda lui Sindbad Marinarul?

Chiar acolo unde mă aflam, la 50 de mile depărtare de coasta Newfoundiand, aveam destule cunoștințe despre extraordinarele călătorii pe mare ale arabilor, pentru a mă întreba dacă Sindbad ar putea fi ceva mai mult decât o simplă legendă. Curând după ce a luat ființă islamismul, în primul sfert al secolului al VlI-lea, arabii s-au lansat într-o expansiune geografică impresionantă. Armatele lor au înaintat pe uscat, ajungând în Maroc și Asia Centrală, iar pe mare, corăbiile lor au atins coasta Zanzibarului și a Chinei. Negustorii arabi au stabilit cea mai întinsă rețea de comerț maritim pe care lumea a cunoscut-o vreodată, o rețea care nu și-a putut găsi asemănarea timp de 700 de ani, când globul terestru a fost pentru prima oară înconjurat pe mare de nave europene. Arabii sunt în general considerați a fi un popor al deșertului, acesta modelându-le viața și cultura. Fapt numai în parte adevărat, căci arabii au dat lumii și pe cei mai cutezători și iscusiți marinari pe care i-a cunoscut istoria. Cu douăsprezece secole în urmă, marinarii arabi porneau în lungi călătorii și puteau trece 3—4 ani până se întorceau la familiile lor. De fapt, unii dintre arabi se simțeau pe mare tot atât de bine ca și în deșert, iar filosofia lor ar fi putut fi înțeleasă de călugării irlandezi. Călugării lui Brendan scriseseră că ei căutau „un deșert pe apele oceanului", înțelegând prin aceasta că umblau după o experiență spirituală în vastele spații ale mărilor. Tot așa și arabii au luat calea mărilor animați de aceeași filosofie a devoțiunii care i-a ajutat să traverseze marile deșerturi. Au pornit încrezători în destinul pe care Allah avea să li-l hărăzească și atât cei plecați pe uscat cu caravane de cămile, cât și cei aflați pe corăbii foloseau aceleași stele pentru a fi călăuziți pe căile lor, crezând că stelele fuseseră așezate acolo pentru acest scop. Când navigam pe *Brendan* nu trebuia decât să-mi îndrept privirile în sus pentru a-mi da seama de moștenirea primită de la arabi în domeniul călătoriilor pe mare; dintre stelele importante folosite de marinari, cele mai multe purtau nume arabe, pentru că savanții arabi au fost aceia care au

dezvoltat arta astro-navigației.

Așa că la prima ocazie am început să cercetez mediul lui Sindbad Marinarul. Poveștile lui apar în O *mie și una de nopți,* colecția tradiționalelor povestiri folclorice care au fost prima dată publicate în Europa la începutul secolului al XVIII-lea, după ce fuseseră descoperite în manuscris în Siria de către un om de litere francez, Antoine Galland. Acesta a reușit să transcrie și alte istorisiri care circulau în Orientul Apropiat, povestiri mult mai vechi decât manuscrisul. Niciunul dintre oamenii de litere n-a încercat însă să afle de când datau. Poveștile din O *mie și una de nopți* au fost adunate din mai multe surse, unele din India, altele din Persia și multe din lumea arabă. Ele au Tost transmise pe cale orală de-a lungul mai multor generații, iar cele mai vechi par să fi fost în circulație de cel puțin cinsprezece secole. Grupul de povești cunoscute sub denumirea de *Călătoriile lui Sindbad al Mării,* așa cum îl numește versiunea arabă, se presupune că au fost create pe când Harun Al Rașid era calif de Bagdad, între anii 786—809 ai erei noastre. Este mai probabil ca aventurile să fi fost compilate de către un singur autor pe la sfârșitul anilor 800 și începutul anilor 900, folosind o mare varietate de surse, incluzând cărți arabe de geografie, cărți de călătorie și povestiri marinărești.

S-a văzut curând că poveștile despre Sindbad erau strâns legate de vârsta de aur a geografiei arabe, care a înflorit între secolele al VlII-lea și al Xl-lea. Când am comparat locurile vizitate de Sindbad în aventurile lui cu țările descrise în primele cărți arabe de geografie, a. Fost evident că multe din aventurile lui Sindbad au avut loc în țări descrise de geografii arabi în textele lor. Într-adevăr. În unele cazuri, cărțile de geografie şi poveștile despre Sindbad folosesc fraze aproape identice pentru a descrie unele trăsături particulare. Este interesant faptul că geografii arabi au obținut multe din informațiile lor despre țări îndepărtate întrebând marinarii întorși din lungi călătorii. Așa că, sau locurile unde s-au desfășurat aventurile lui Sindbad al Mării erau împrumutate din primele cărți arabe de geografie, sau autorul poveștilor a folosit aceleași surse. Există o carte de povestiri marinărești năzdrăvane, *Minunile Indiei,* scrisă în secolul al X-lea, care cuprinde o mare parte din materialul poveștilor lui Sindbad. Se dădeau și numele unor căpitani care întreprinseseră lungi călătorii. Să fi fost Sindbad unul din acești căpitani? A existat oare Sindbad cu adevărat? S-ar putea ca cercetările mele să nu răspundă la aceste întrebări, dar cel puțin aș încerca să stabilesc în aceste aventuri o linie de separare între adevăr și ficțiune și să mă străduiesc să descopăr cât de mult s-au bazat călătoriile lui Sindbad pe înfăptuirile reale ale marinarilor arabi.

Ca să realizez aceasta ar trebui să-mi lărgesc cercetările și să

cuprind toate sursele relevante pentru poveștile lui Sindbad. Ar trebui să experimentez arta navigației arabe timpurii pentru a descoperi cum își guvernau arabii navele. Aș avea de învățat despre natura vechiului comerț maritim arab și de confruntat poveștile despre Sindbad cu alte povești arabe. Pe scurt, Sindbad Marinarul a reprezentat simbolul întregului fenomen extraordinar al călătoriilor pe mare ale arabilor de altădată, autorul aventurilor lui Sindbad folosind acest personaj, fie el real sau imaginar, ca un pretext pentru a scrie toate întâmplările luate din multe surse. În O *mie și una de nopți,* Sindbad întreprinde șapte călătorii. De fiecare dată naufragiază pe o insulă pustie, astfel încât, împotriva dorinței lui, ajunge să fie propulsat într-o aventură. Povestitorul are astfel posibilitatea să transforme materialul într-un adevărat serial și să țină trează atenția cititorului episod cu episod. Eu îmi propun să inversez procesul și să fac o singură călătorie, să văd cum se pot lega împreună diferitele elemente din povești și să le situez în raport cu marile zile ale expansiunii maritime arabe. Un lucru era evident: recitind O *mie și una de nopți,* se vedea clar că majoritatea locurilor menționate în poveștile despre Sindbad se află situate pe calea spre est; pornind din Golful Arabiei. Și nu putea fi o coincidență că această cale maritimă constituia tocmai marea realizare a navigației arabe de altădată, nu mai puțin decât o călătorie de 6.000 mile din Ceylon și Asia de Sud-Est spre legendarele porturi din China.

În acest stadiu începusem să-mi dau seama de aspectul descurajator al unui asemenea proiect. Această călătorie nu avea să fie făcută, ca Expediția Brendan, într-o barcă deschisă, de dimensiuni destul de reduse pentru a putea fi construită cu ajutorul a câtorva prieteni. Călătoria pe urmele lui Sindbad era mult mai ambițioasă. Implica activități de cercetare, de proiectare, apoi construirea unei corăbii de dimensiuni normale. Erau necesare un loc pentru construcție, un port de unde să pornească și un echipaj care să o navigheze. La bord trebuia să transportăm materiale de rezervă suficiente pentru a putea menține pe mare o corabie de la începutul Evului Mediu, timp de cel puțin opt luni de călătorie, având hrană și apă suficientă pentru fiecare etapă a călătoriei. Și nu ar fi avut rost să întreprind un asemenea voiaj, atâta timp cât nu aș fi putut ține o evidență riguroasă a celor văzute, așa că asta însemna un fotoreporter, un operator cinematografic și un operator de sunet. Se cerea de asemenea să găsesc oameni care să știe să navigheze o corabie arabă și mai putea fi necesar să învăț să vorbesc puțin araba… lista era nesfârșită. Trebuia de asemenea să recunosc că această aventură comporta un risc. Cercetările mele au dezvăluit faptul descurajant că în prima parte a acestui secol unul din zece vase arabe nu a reușit să acosteze în traversarea Oceanului Indian și a dispărut în adâncuri. Și în timpul lui Sindbad un drum în China era considerat atât de periculos încât un

căpitan care se întorcea teafăr era socotit un navigator excepțional. O călătorie izbutită în China putea face pe cineva bogat pentru tot restul vieții, dar șansele unei asemenea încercări erau foarte reduse. Multe nave nici nu se mai întorceau în porturile lor, iar pierderile erau imense. Hotărâtoare în Expediția Sindbad erau nu numai ajutoarele materiale masive, ci și faptul că cine ar fi investit bani în așa ceva ar fi trebuit să aibă o mare încredere în vas și în echipaj.

Încercând un sentiment de îngrijorare, am lăsat la o parte problema găsirii fondurilor necesare pentru călătorie și m-am concentrat asupra tipului de navă care ar fi. Corect din punct de vedere istoric, pentru acest proiect. Din fericire, problema navelor arabe a atras atenția unor istorici navali și existau mai multe studii competente privind aspectul primelor nave arabe. Lucrul cel mai important era faptul că specialiștii considerau că forma vaselor arabe s-a schimbat mult după primele explorări europene conduse de Vasco da Gama în 1498 în Marea Arabiei. Curând după, aceea arabii au început să copieze modelul navelor europene cu pupa dreaptă, în timp ce primele nave arabe aveau extremități identice, putând înainta în ambele sensuri. Singurul tip de navă arabă oceanică cu extremitățile identice care poate fi văzut frecvent în Golful Arabiei este nava pe care arabii o numesc *boom.* Aceasta se potrivea aproape perfect cu ceea ce aveam în minte: era un vas de comerț, conceput să fie propulsat cu vele. Forma corpului său părea să se fi schimbat foarte puțin de-a lungul timpului. Exista însă o dificultate — unii istorici ai construcțiilor navale considerau că acest tip de navă *boom* a apărut în secolul al XlX-lea. Cu alte cuvinte este o ambarcație modernă și deci nu corespunde scopului meu. Eram descumpănit. Acest tip *boom* părea să ofere o soluție foarte simplă pentru o navă comercială de cursă lungă astfel încât trebuia să fi avut o lungă istorie. Era o navă simplă, elegantă, încăpătoare, un vas comercial ideal. Dar cum puteam verifica dacă a existat înaintea sosirii europenilor în mările arabe? Vechile texte arabe cuprindeau câteva referințe vagi despre ambarcațiile lor, care erau folositoare pentru a stabili dimensiunile, modul de realizare și așa mai departe, dar nu existau informații precise despre forma cocii. Am găsit câteva desene făcute de artiști arabi ale unor vase arabe vechi. Aceste imagini păreau asemănătoare cu navele de tip *boom* mai mult decât cu alte • vase pe care am putut să le identific, dar erau mult prea stilizate și nu-mi puteau fi de mare ajutor. Cine ar fi putut desena un vas arab din perioada pre-europeană? Și cine are fi putut avea ochiul specializat pentru un asemenea desen? Era clar că nu putea fi vorba decât de un alt marinar, cineva care văzuse navele arabe înainte de a fi sub influența europeană, iar locul cel mai indicat pentru a cerceta erau arhivele portugheze, căci portughezii au fost primii europeni care au înconjurat Capul Bunei Speranțe și au pătruns în apele arabe. Am

consultat primele hărți ale Oceanului Indian făcute de portughezi, și am găsit răspunsul pe care îl căutam: pe spațiul liber de pe o hartă din 1519 a Oceanului Indian era desenată o întreagă flotă. Unele dintre nave erau caravele portugheze, identificate prin crucile creștine de pe vele. Existau însă și vase cu semilună pe vele… și cele mai multe dintre aceste erau nave de tipul *boom.*

Așa că *boomul* era o corabie veche și reușisem astfel să fac cu prudență un pas mai departe în proiectul meu. Toate micile ambarcații arabe desenate pe vechea hartă aveau vela mare triunghiulară, așa cum e caracteristic chiar pentru un vas arab de azi. Asemenea vele sunt imense. Vergile care susțin velele sunt adesea tot atât de lungi ca și nava însăși și pentru a modifica direcția navei, schimbând murele dintr-un bord în altul, este necesar a deplasa întreaga velă cu tot mecanismul ei dintr-o parte a catargului în cealaltă, operație care pare periculoasă și delicată. Cât era de periculoasă această operație aveam să ne dăm seama mai târziu, echipajul meu și cu mine.

Dar până atunci exista o problemă majoră care se cerea rezolvată: nava mea trebuia construită fără un singur cui. Aceasta era într-adevăr o performanță. Vechile texte arată, în mod clar, că primele corăbii arabe nu erau încheiate în cuie, scândurile fiind cusute unele de altele cu sfoară din coajă de nucă de cocos. O asemenea corabie părea prea șubredă pentru a străbate oceanul. Totuși, toți vechii autori erau de acord că această metodă extraordinară de construcție reprezintă trăsătura caracteristică a unei corăbii arabe. Unii au găsit chiar și explicații. Se spunea că o corabie astfel cusută era mai flexibilă, așa că atunci când lovea un recif de corali nu se despica, ci se îndoia, scăpând teafără. Unul din primii călători susținea că arabii își coseau corăbiile pentru că se temeau că în fundul mării există un mare magnet care făcea să iasă cuiele din cocă când vasul trecea peste el. Pentru mine aceasta suna ca o poveste marinărească și mă întrebam cine păcălea pe cine. Dar Marco Polo însuși, un observator eminent, precis și de încredere, remarcase cocile cusute ale navelor din Marea Arabiei, deși ele nu l-au impresionat în mod deosebit. Iată ce a scris:

„Corăbiile lor sunt foarte proaste și multe dintre ele se scufundă pentru că nu sunt încheiate în cuie din fier, ci cusute cu sfoară din coajă de nucă de cocos. Ei înmoaie cojile până când ajung să aibă consistența părului de cal, apoi le transforma în sfoară și cu aceasta sunt cusute corăbiile… ceea ce face să fie periculos să călătorești cu asemenea corăbii. Să mă credeți pe cuvânt că multe dintre ele se scufundă, pentru că Oceanul Indian este adesea furtunos.“

Nici istoricii navali moderni nu sunt mult mai încurajatori. Ei au scris despre vase arabe care în furtuni se sfărâmă în bucățele, despre oameni scoțând mereu apa din santine, despre vase naufragiate,

răsturnate, și cum constructorii de vase arabe au renunțat la cusut, pentru că aceste corăbii cusute nu puteau să reziste la șocul produs de tunul de pe punte și se desfăceau. Era o poveste lungă și tristă și chiar dacă nu țineam seama de prevestiri, cum ar fi putut cineva să se apuce de fapt să coasă împreună scânduri de lemn gros pentru o navă care să traverseze oceanul? Cum s-ar fi putut aceasta realiza? Citisem că fibra de nucă de cocos este considerată a fi cea mai slabă dintre toate fibrele naturale și părea o acțiune temerară să te îmbarci într-o călătorie reprezentând o cincime clin înconjurul pământului pe o corabie prinsă cu o sfoară pe care ai fi ezitat să o folosești la legatul unui pachet. Mi-am amintit totuși cum experiența mea cu barca din piele *Brendan* m-a învățat să nu resping temeinicia vechilor texte. La urma urmelor și *Brendan* era tot o barcă cusută. Bucățile din piele de vită au fost cusute împreună cu sfoară din cânepă. Criticii susținuseră că nici sfoara, nici cusăturile nu ar putea să reziste imersiunii în apa mării și totuși *Brendan şi* supraviețuit Atlanticului de Nord și ciocnirilor cu ghețarii. Știam astfel că cele mai imposibile și ilogice lucruri descoperite într-un text vechi pot fi adevărate și că oricare afirmație în acest sens trebuie să fie notată, examinată, dacă se poate chiar supusă unei verificări practice. Se putea face deosebirea între o navă care plutește și o navă care se scufundă. Știam de asemenea că dacă cineva cercetează stăruitor, poate descoperi un exemplu modern a ceea ce este la prima vedere o tehnică de construcție navală de altădată. Locul cel mai sigur pentru a căuta urmele unor nave arabe cusute era pe coasta Mării Arabiei.

Așa că m-am dus în sultanatul Omanului, o țară în colțul de sud-est al Peninsulei Arabe, a cărei existență a fost împletită din cele mai îndepărtate timpuri cu marea. Omanul se află la răscrucea căilor maritime ale lumii arabe. Navele în drum spre India, Africa sau Golful Arabiei trebuie să treacă pe lângă Oman, iar marinarii clin Oman sunt vestiți pentru iscusința lor. Navele Omanului au gonit pe portughezi din Oceanul Indian. Cu navele sale Imperiul Oman s-a întins cândva de pe țărmurile Persiei până în insula Zanzibar. Mai important este faptul că Omanul a păstrat vie moștenirea călătoriilor arabe pe mare, căci până în 1970 țara a rămas izolată de lumea din afară. Opt ani mai târziu nu era totuși ușor să aranjezi o vizită în Oman, de vreme ce sultanatul avea încă o politică foarte strictă în privința vizitatorilor din exterior. Pentru a pătrunde în Oman era necesară o viză specială care se acorda numai celor care aveau un motiv foarte bine întemeiat să vină acolo. Ajutat de ambasadorul Omanului la Londra, am cerut viza și, la sfatul acestuia, am scris ministrului Patrimoniului Național și al Culturii, la Mascat, capitala Omanului, solicitând sprijinul necesar pentru a cerceta corăbiile tradiționale. A urmat o inevitabilă întârziere până când cererea mea a ajuns de la Londra la Mascat, a trecut de la

un minister la altul, s-a întors și în cele din urmă mi-a fost aplicată viza pe pașaport la Londra. Așa că abia câteva luni mai târziu am venit pentru prima oară în țara care avea să-mi devină cămin în următoarele douăsprezece luni și unde călătoria lui Sindbad s-a transformat în mod categoric din vis în realitate.

Chiar din primul moment, când am sosit la aeroport, am avut o premoniție încurajatoare. Aeroportul Seeb, aflat în afara Mascatului, strălucea. Se întindea curat, învăluit în tăcere. Totul în jur sclipea: cărucioarele pentru transportul bagajelor așteptând înșiruite să ducă valizele la avion, pardoseala de marmură a sălii de sosire, ferestrele turnului de control al aeroportului, nasturii uniformelor în stil britanic ale poliției regale din Oman de la biroul de imigrare. Pretutindeni domneau calmul, ordinea și un înalt grad de eleganță. Este drept că sergentul de la biroul de imigrare care mi-a examinat viza arăta puțin cam ciudat cu urechile perforate sub banda în pătrățele albe și negre a chipiului său imaculat, dar uniforma lui bine călcată ar fi constituit mândria oricărui polițist. După ce mi-am luat bagajele, m-am suit într-un taxi și m-am dus la cel mai ieftin hotel din Mascat. Nu a fost greu de găsit, căci în ghidul meu nu erau trecute decât cinci hoteluri în întreg sultanatul. În următoarele zece zile m-am aflat într-o curioasă stare de abandonare. Din politețe am telefonat la Ministerul Patrimoniului și al Culturii, să le spun că am sosit și să le mulțumesc că au fost de acord cu vizita mea. Dar cum atunci nu vorbeam încă araba nu am reușit să mă fac înțeles. Am bănuit de altfel că cererea mea de viză fiind veche, fișa ajunsese probabil la fundul dosarului, așa că am fost lăsat de capul meu și. Mulțumit, am bătut plajele Omanului căutând corăbii tradiționale arabe.

Peisajul era spectaculos. Cât cuprindea ochiul, la malul mării se înălțau stânci impresionante care ar fi încântat pe orice geolog. Uneori mineralele din structura acestor stânci le dădeau un colorit deosebit — mov închis, cenușiu, verde ca măslina. Verdele palmierilor din grădini contrasta cu auriul gresiei și a calcarului de-a lungul pârâiaşelor mărginite de bolovani. Casele satelor, de un galben deschis, acoperite cu un strat de lut uscat, erau construite cu atâta ingeniozitate la poalele dealurilor încât ai fi zis că sunt niște colonii de coral atârnate de stânci prin legături viabile. La fiecare punct strategic satele și trecătorile erau păzite de fortărețe crenelate și turnuri de observație. Pe ziduri sau în piața satului fâlfâia drapelul roșu, alb și verde al sultanatului. Parcă întreaga țară ar fi așteptat o procesiune medievală.

Pe plaja de nisip care se întindea pe kilometri întregi la nord-vest de Mascat am găsit un tip de barcă care părea să nu se fi. Schimbat de două mii de ani. Se numea *xhaxha* și era făcută din nervurile principale ale frunzelor de curmal. Aceste frunze erau tăiate într-un anumit anotimp, curățate, apoi uscate și legate la amândouă capetele

cu o sfoară, formând o legătură ca un fel de cadă mică. În această ambarcație jumătate plută, jumătate barcă stă un singur pescar. Acesta vâslește spre larg ca să-și pună năvoadele sau cursele pentru prins pește până când frunzele de palmier devin prea încărcate cu apă și grele și atunci trebuie să se întoarcă la țărm, să-și tragă luntrea mică pe plajă și să o lase acolo să se usuce. Spre marea mea. Surprindere am dat peste un bătrân care tocmai făcea o muia *xhaxha.* El curăța frunzele de palmier cu un cuțit curb,il, împletindu-le pentru a realiza cadrul și făcând apoi un laț pentru părțile laterale ale acestei curioase coci.

Am aflat mai târziu că bătrânul era unul din cei mai buni constructori de *shasha* și la el veneau pescari de pretutindeni să-și comande o asemenea luntre. Despre reputația sa mi-a vorbit după mai bine de un an nepotul lui, pe când eram la jumătatea drumului în Oceanul Indian. Acest nepot își părăsise plaja liniștită ca să devină un membru al echipajului meu pentru a naviga întregul drum spre China.

Tot pe această plajă am descoperit și o corabie arabă cusută, prima de acest fel pe care o vedeam. Era o epavă răsturnată pe o parte. Scândurile care formau coca, stând de mult timp în bătaia soarelui, ajunseseră albe cenușii, iar cusăturile erau căscate. Dar și acum era încă o ambarcație care arăta extraordinar. Cu o lungime de aproape 9 metri, avea forma unui pumnal. Coca goală, lungă și subțire, cu pescaj mic, se termina cu o prova ascuțită, ca pintenul unei străvechi galere. Pupa era ridicată în sus, la vreo 3 metri de la bază în forma unei curbe flamboaiante. Examinând-o îndeaproape, am constatat că pupa și prova, ca și puntea de sus, erau cusute. Corabia fiind foarte veche, cusăturile fuseseră de multe ori refăcute, firelor originale din nucă de cocos li se adăugaseră metri întregi de sfoară de undiță, fire vechi de nailon, chiar și sârme electrice. Era o corabie numită *bedan,* una din acele ambarcații de coastă folosite altădată. Pentru pescuit și transport de-a lungul țărmului Omanului. Azi aceste corăbii arareori mai sunt utilizate, pentru că au nevoie de un echipaj de 10—12 oameni pentru a le vâsli. Totuși aveam să găsesc coci de *bedan* în fiecare sat pescăresc și să dau peste același model de cusătură, aceleași noduri și aceleași împreunări și la alte tipuri de bărci, nu numai în Oman, dar și de cealaltă parte a Mării Arabiei, pe coasta Malabar a Indiei.

Pe aceeași porțiune de coastă se află şi orașul Sohar. Acolo am găsit chiar o încântătoare urmă a lui Sindbad Marinarul. Pe vremea marilor călătorii ale arabilor, Sohar se număra printre porturile principale ale lumii arabe. Istakhri, geograful arab din secolul al X-lea, afirmase că era „orașul cel mai populat, cel mai bogat din Oman și nu poți găsi pe coasta Mării Persiei și nici în întreaga lume a Islamului un oraș cu mai multe clădiri frumoase și mărfuri străine decât Sohar“. El arăta că orașul era sălașul multor negustori care făceau comerț cu alte țări, în

timp ce contemporanul său Al-Muqaddasi descria Sohar-ul ca fiind „calea de acces spre China, depozitul Estuluiașa că părea cu atât mai curios să descoperi că lui Sindbad Marinarul îi mergea vestea ca fiind din Sohar. Era una din acele afirmații pe care nu este posibil să le verifici. Nu există nicio dovadă scrisă în sprijinul ei, ci doar aserțiunea că Sindbad Omul Mării era de origine din Sohar.

Așa după cum arată textele, Sindbad era fiul unui negustor bogat. După moartea tatălui său, Sindbad a risipit nebunește toată moștenirea primită, ducând o viață de chefuri împreună cu prietenii lui. Când întreaga avere s-a topit, și-a vândut ultimele lucruri care îi mai rămăseseră și s-a apucat de comerț, pornind pe mări ca un negustor cutezător. În O *mie și una de nopți* se spune că Sindbad a trăit și a făcut comerț la Bagdad, pe atunci metropola lumii arabe și capitala califului Harun Al Rașid. Dar califul însuși era o figură strălucitoare de dimensiuni semi-mitice, încât se ajunsese ca povestitorii de mai târziu să atribuie domniei lui Harun Al Rașid toate marile întâmplări și minuni, incluzând evident și isprăvile lui Sindbad Marinarul. De aceea mi s-a părut foarte curios ca Sindbad să fie asociat în Oman cu Sohar de către oameni care habar nu aveau de coincidența că acest oraș ajunsese, o comunitate arabă negustorească de primă importanță tocmai atunci când poveștile despre Sindbad au fost probabil adunate. Să fi însemnat oare aceasta că Sindbad Marinarul a fost un negustor din Sohar ale cărui fapte cutezătoare și reședință au fost mutate cu un secol în urmă în capitala semi-legendarului Harun Al Rașid? Sau Sindbad ora un locuitor din Sohar care s-a dus să trăiască la Bagdad?

Răspunsul se poate afla de fapt în procesul de făurire a miturilor, în felul în care însăși figura lui Sindbad a fost modelată de către povestitori. Probabil că Sindbad întruchipa mai multe persoane. Este foarte posibil să fi existat un negustor arab cunoscut despre care circulau povești de călătorie. Treptat, treptat, călătoriile și faptele cutezătoare ale altora i-au fost atribuite tot acestuia și astfel a căpătat contur figura eroului. Aceasta este dezvoltarea normală a ciclului unei povești. Sunt luate faptele unei persoane reale, apoi exagerate. Înfrumusețate și completate cu isprăvile altora, până când toate sunt prezentate ca o poveste continuă. Așa au fost create călătoria lui Ulise și parcursul maritim al lui Brendan. Este foarte probabil că același procedeu a dus la făurirea voiajurilor lui Sindbad al Mării, la care s-au mai adăugat experiențele negustorilor din Sohar care făceau comerț prin țări străine.

Acele prime zile când am tot bătut plajele din nordul Omanului au produs un efect ciudat asupra mea. Mi se părea că oscilez în timp între secolul XX și cu câteva sute de ani în urmă, în Evul Mediu. Motivul acestei senzații atât de ciudate era faptul că țara însăși oscila între

trecut și prezent. Cu vreo opt ani în urmă, sultanatul fusese una din țările cele mai arhaice și izolate din lume. Omanul a fost condus timp de .38 de ani de un sultan aspru, conservator, care nu vedea niciun merit în invențiile moderne. El s-a dovedit a fi un conducător autocrat și în mod deliberat a rupt țara de lumea din afară. În sate, locuitorii habar nu aveau despre electricitate, automobile sau lumea de dincolo de triburile lor. Chiar și în capitală se trăia ca în timpurile biblice. Dacă cineva ar fi încercat să pătrundă în oraș după asfințit, găsea poarta principală încuiată pentru noapte, din ordinul sultanului. Cine se afla în interiorul zidurilor cetății, dacă ar fi umblat prin oraș după ce se lăsa înserarea, trebuia să fie întovărășit de o escortă cu o lanternă care lumina chipul călătorului.

Acest somn istoric a durat până în 1970, când a venit la tron un sultan nou și tânăr. Sultanul Qabus era dinamic, educat în străinătate; el a decretat că sosise timpul ca țara să se modernizeze.. Următorii câțiva ani au fost surprinzători. Cu fonduri din descoperiri relativ modeste de rezerve de petrol s-au construit șosele superbe prin munți și spitale în fiecare oraș. S-a instituit un sistem de educație începând cu școlile primare, pentru toți, deoarece întreaga populație era analfabetă. În timpul bătrânului sultan existau trei școli, două oficii de poștă și douăsprezece paturi de spital pentru o populație estimată în mod variat între 750.000 și 1.500.000, căci de fapt nimeni nu știa numărul exact, pentru că niciodată nu se făcuse vreun recensământ. Opt ani mai târziu numărul școlilor și al paturilor de spital crescuse de o sută de ori și se înființase și o stație terestră pentru legături de radio și televiziune prin satelit. Contrastele între vechi și nou erau adesea surprinzătoare. De-a lungul unui drum prin Oman puteai vedea un șir de cămile străbătând o vale secată, fiecare animal fiind încărcat cu povara de lemne, mânate de un membru al vreunui trib, cu o privire sălbatică, care mergea înainte, cu pași mari, cu o pușcă în mină; dintr-o dată spectacolul putea fi acoperit de un convoi masiv de camioane de patruzeci de tone cărând pe șosea traverse de beton către un loc unde prindea viață un nou proiect de construcție. Sau puteai admira splendoarea unui vechi fort oman cu uși din lemn imense, duble, ferecate, în timp ce prin ambrazuri soarele trimitea fâșii de lumină ca într-un film, iar mai apoi văzduhul învăluit în tăcere să fie străbătut de zgomotul motoarelor cu reacție ale avioanelor de război aparținând aviației sultanului, care apăreau deasupra palmierilor și se ridicau cu iuțeală în înaltul cerului, oferind observa torului imaginea armoriilor regale pictate pe fuselaj.

Mi-am dat seama că exista în Oman o anumită stare de mișcare tumultoasă. Întreaga țară vibra cu încredere și vigoare. Avea aspectul unui loc unde viața părea că nu se așezase încă într-un făgaș cu un ritm obișnuit. Mai presus de orice era un loc plin de eleganță.

Locuitorilor Omanului le plăcea eleganța și parada. Fie că era vorba de eșarfele de un roșu strălucitor ale uniformelor soldaților sultanului, sau de arcurile de triumf ridicate de-a curmezișul drumurilor pentru a sărbători ziua națională, toate aveau în ele ceva teatral; ceea ce le plăcea omanilor era în primul rând să producă efect. În costumele lor naționale erau într-adevăr magnifici: *dishdasha,* o robă din bumbac de un alb imaculat, era purtată cu un turban colorat legat în nenumărate feluri și un cordon din argint gros, lucrat în filigran, de care atârna pumnalul în argint *khanja.* La acestea se mai adăuga uneori, pentru a completa ansamblul și o pelerină învolburată cu franjuri aurii din cea mai fină lână.

M-am dus să arunc o privire și în portul Sur, lângă capul Ras al Hadd, extremitatea estică a Peninsulei Arab?. Aici, în cele mai îndepărtate timpuri, a fost construită și menținută o flotă de vase comerciale din lemn care picau în Golful Arabiei, spre est către porturile Indiei, în sud către Zanzibar. Mai mult de o sută de nave stăteau ancorate lângă bancul de nisip din Sur, așteptând ca musonul să-și schimbe direcția și să aducă un nou anotimp bun pentru comerț. Corăbiile și marinarii din Sur erau vestiți până la Kuwait, Bombay și Dar es Salaam. În orașele din oazele situate în regiunea nisipurilor de la Wahiba, care se întinde în spatele orașului Sur, încă se mai află case impunătoare construite de familii îmbogățite din comerțul cu condimente cu Africa de Est sau ale căror corăbii aduceau regulat cherestea și mirodenii de pe coasta Malabar din India. Departe, în satele de la munte, se găseau oameni care vorbeau nu numai araba ci și swahili, limba din Africa de Est, unde corăbiile din Sur întreprindeau regulat călătorii anuale. Apoi totul s-a schimbat. Schimbările politice din Africa de Est au dus la închiderea porturilor din Tanzania pentru corăbiile arabe. Prosperitatea creată de petrol a făcut ca cei din Oman să nu mai fie obligați să facă față greutăților vieții pe mare pentru a-și asigura existența și curând după aceea guvernul din India a impus taxe prohibitive și controale severe pentru export, încât nu mai merita să se navigheze până la Bombay pentru a face negoț. În mai puțin de o decadă întreaga flotă comercială din Sur a dispărut, vândută șau scufundată și nu a mai fost niciodată înlocuită. Orașul a rămas într-o stare de lâncezeală.

O vizită la Sur reprezenta așadar o experiență destul de neconcludentă. Pe malurile strâmtorii care leagă laguna de la Sur cu marea, unde altădată se construiau zeci de corăbii comerciale, am văzut că erau în lucru doar vreo zece bărci mici pescărești. Constructorii de nave din Sur mai foloseau încă și acum instrumentele lor tradiționale — tesla, ferăstrăul și burghiul — și își construiau navele după ochi, fără a mai consulta niciun plan al vreunui arhitect naval. Activitatea lor de acum nu era decât o palidă umbră a gloriei

construcției de nave din Sur-ul de altădată, pe când meșterii făureau marile *baghlahuri,* vase de comerț din lemn care puteau încărca până la patru sute de tone, tot atât de impunătoare și de masive ca și galioanele spaniole. Mai putea fi văzută la Sur o ultimă navă de tip *ghanja,* foarte asemănătoare cu o *baghlahă,* proptită pe picioare de lemn în apa puțin adâncă a lagunei. Fusese așezată acolo de către fiul unei familii prospere de negustori, ca un monument în memoriei tatălui său. Era o navă într-adevăr minunată, de la prova împodobită cu un cap de pasăre, de-a lungul punții imense, până la pupa sculptată cu grijă în formă de castel. Dar nava nu avea să mai pornească pe mări niciodată. Scândurile erau despicate. La fiecare flux apa se ridica și se lăsa în cală. Aceeași priveliște tristă, dezolantă, putea fi văzută pe întreaga coastă, un adevărat cimitir de vase abandonate asemenea unor pagini desprinse dintr-o carte cu poze a navelor arabe. Arabii nu folosesc cuvântul *dhow* — deși este un termen potrivit, fiind poate de origine din Africa de Est — pentru a descrie vasele arabe în general, ci se referă la fiecare navă după desenul și forma ei speciale. Ici era o *sarrtbukă* avariată, care odinioară naviga spre Bombay, colo o *kotia* indiană în care mișunau crabii, epavă a unei nave cu prova turtită, o ciudată corabie rapidă despre care cineva mi-a spus că fusese folosită altădată pentru trafic de arme de la Yemen și apoi părăsită la Sur. Bâtlanii se cocoțau pe lemnul putred, privind mai bine de acolo apa puțin adâncă. Dispăruse până și vechea vamă. Clădirea în care locuia sultanul când venea la Sur rămăsese acum pustie. Ușa mare dublă de la intrare era pe jumătate acoperită de o dună, iar vântul aduna din ce în ce mai mult nisip în jurul pereților exteriori.

Am plecat cu micul vaporaș de lângă vama părăsită peste apa strălucitoare albastră până la Al Aija, orășelul de pe partea cealaltă a golfului, la vreo 90 m. O mică moschee spoită, frumoasă în simplitatea ei, se ridica în fata debarcaderului, o plajă asemenea unei semilune mărginea golful, unde odinioară se afla adăpostită flota din Al Aija. Aici era în lucru o singură ambarcație, o *sambukâ.* Lucrul mergea bine, după toate regulile, dar nu existau decât trei lucrători. Doi de fapt erau niște ajutoare, al treilea se vedea că era meșterul. Avea o înfățișare minunată, evident cu mult sânge african în vine, și mă salută cu un surâs încântător. Vorbea cu tovarășii lui swahili. L-am urmărit fascinat mai bine de o oră cum lucra, nebănuind pe atunci că familia lui de constructori de nave avea să-mi asigure un membru al echipajului, pe cel mai tânăr.

Cu o zi înainte de plecarea mea din Oman am primit un mesaj din partea ministrului Patrimoniului Național și al Culturii. Ministrul în persoană mă întreba dacă aș vrea să țin o conferință în fața câtorva invitați despre Expediția Brendan. Mi-am închipuit că probabil unul dintre consilierii săi i-a povestit despre călătoria mea pe urmele lui

Brendan. Din fericire aveam cu mine o copie a filmului expediției, pe care plănuiam să-l prezint la Londra în drumul meu înapoi în Irlanda. Ministrul, un membru al familiei conducătoare a Omanului, a sosit prompt împreună cu prietenii săi, s-a așezat în primul rând, așteptând cu răbdare. Mă gândeam că situația era cam bizară: iată-mă pe punctul de a descrie o călătorie de cercetare pe urmele unui sfânt irlandez, într-o barcă de piele, pe apele unei mări de gheață, unui auditoriu format din musulmani purtând *dishdashauri,* turbane și pumnale. Pe ecran urmau să apară scene filmate între ghețarii din Groenlanda, în timp ce aici în Oman era o temperatură de 40°. Cei prezenți au ascultat cu interes și când expunerea mea s-a terminat, fiecare a ieșit din cameră, lăsându-mă să meditez asupra întorsăturilor ne așteptate pe care le poate lua viața.

Dimineața următoare era ultima pe care o mai petreceam în Oman. Când m-am dus să-mi plătesc nota la hotel, funcționarul mi-a spus că fusese achitată de către ministru și că eram rugat să mă duc să-l văd. M-am îndreptat spre biroul lui. Acolo mi-a pus tot felul de întrebări amănunțite asupra cercetărilor și a proiectului meu privind călătoria pe urmele lui Sindbad. Mai apoi mi-a mulțumit pentru conferință și mi-a oferit o veche sabie splendidă din Oman. Gestul său m-a emoționat foarte mult. Cu o intuiție specifică, ministrul ghicise darul pe care l-aș fi apreciat în mod deosebit. Seara, cu sabia în valiză și cu o scrisoare din partea sa prin care mă autoriza să o scot din țară, eram în drum spre casă, în Irlanda.

Sosisem de două săptămâni în Irlanda, când iată că în aceeași zi am primit două telegrame. Amândouă erau din partea ministrului din Mascat și întârziaseră datorită ciudățeniilor sistemului poștal irlandez. Amândouă telegramele aveau același conținut. Sultanul aprobase proiectul meu și eram rugat să mă întorc în Oman pentru a-l discuta. Douăzeci și patru de ore mai târziu mă aflam în biroul alteței sale Sayyid Faisal, ministrul Patrimoniului Național și al Culturii.

— Sunt bucuros să vă pot spune că am vorbit Maiestății Sale despre proiectul dumneavoastră, iar Maiestatea sa l-a aprobat, începu ministrul, Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii va sprijini acest proiect.

Nu știam ce însemna a sprijini sau ce implica, așa că am tăcut. Ministrul a continuat:

— Dorim ca acest proiect să aparțină Omanului, iar nava să fie din Oman și să navigheze sub pavilionul Omanului. Țara noastră are o lungă și vestită istorie ca popor de marinari. De fapt a fost primul stat arab care a trimis o navă în SUA, asta se întâmpla în 1840. La anul vom sărbători a zecea noastră zi națională, iar nava trebuie să fie gata până atunci.

— Când este ziua națională? am întrebat.

— Sărbătorile vor dura o săptămână și încep la 18 noiembrie.

Am făcut un rapid calcul mintal. Aveam numai 15 luni pentru a găsi materialul necesar, sarcină care știam că putea să fie extraordinar de dificilă, a construi vasul, a selecționa echipajul şi a efectua încercările necesare pe mare. Era într-adevăr un program foarte strâns.

— Alteță, i-am răspuns, cred că voi reuși să am nava gata până atunci, dacă nu apar piedici importante. Noiembrie ar fi un timp bun pentru a începe călătoria, căci atunci vânturile sunt favorabile.

— Prea bine, spuneți-mi de ce veți avea nevoie și vom face tot ce vom putea ca să vă ajutăm.

Probabil că păream încă destul de perplex, căci nu aveam idee ce fel de ajutor intenționa ministrul să-mi dea cu aprobarea sultanului Qabus pentru Expediția Sindbad. Sayyid Faisal desigur că și-a dat seama de uimirea mea, pentru că a repetat oferta că această călătorie avea să fie sprijinită de minister. Totuși rămăsesem confuz și lucrurile nu-mi erau limpezi. Cu cât încerca să-mi explice mai mult, cu atât eram mai nelămurit. Întrevederea noastră părea că ajunge la un punct stânjenitor.

— Vreți o scrisoare privind aranjamentul? a sugerat în fine ministrul.

„Orice“, m-am gândit, „numai să fiu lămurit”.

— Da, vă rog, Alteță.

A deschis sertarul biroului, a ales o foaie de hârtie cu en-tete-ul său ministerial și mi-a întins foaia goală peste birou.

— Poate ați vrea să concepeți scrisoarea pe care să o semnez apoi, spuse el.

Dintr-o dată m-am luminat. Cu sprijinul sultanului Qabus, Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii se oferea să-mi plătească întreg costul călătoriei. Generozitatea era într-adevăr uluitoare. Nu cerusem acest ajutor, mi se oferise, pentru că istoria navigației Omanului era foarte dragă poporului său. Ministrul îmi acorda încrederea să construiesc o corabie pentru națiunea sa și apoi să navighez cu ea până la capătul cel mai îndepărtat al Asiei. O asemenea încredere și generozitate erau mai mult decât aș fi visat. Se părea că lumea Nobilori *arabe* continua să existe.

II PE COASTA MALABAR

Materialul lemnos necesar construirii vaselor din Oman este adus de la o depărtare de aproape 1 300 mile, de pe coasta Malabar, din India. Acest comerț se practică din timpuri foarte îndepărtate, pentru că Omanul nu dispune de copaci destul de mari din care s-ar putea obține o cherestea de primă calitate pentru construcția navelor. Așa că am pornit spre Malabar în căutarea unor copaci neobișnuit de mari necesari realizării unei nave replică. În următoarele șase luni aveam să întreprind vreo șase călătorii spre India pentru a găsi și achiziționa

materialele care-mi trebuiau. În acel timp am văzut o parte a Indiei care avea foarte puțin în comun cu secolul al XX-lea, unde mizeria se împreuna cu frumusețea, meșteșugul măiestrit cu șmecheria.

Am pornit la drum spre India cu trei tovarăși plini de pitoresc puși la dispoziția mea de Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii din Oman. În primul rând era Said al Hatimy, o persoană veselă, caldă, cu o statură masivă, cu un turban alb strălucitor și o splendidă barbă Proeminentă care atesta situația sa de om învățat și religios. Dată fiind educația sa, era adesea numit cu titlul onorific de șeic și, cum fusese profesor în Zanzibar, vorbea o engleză impecabilă cu accent de Oxford, cu o voce de bas profund. El avea să fie interpretul meu și să reprezinte ministerul. Venea apoi Hoodaid, un maistru constructor de vase din Sur, care avea sarcina să ne sfătuiască asupra calității lemnului pe care l-am fi putut găsi. Era un bărbat înalt, amabil, cu un dinte strălucitor de aur care se vedea bine când zâmbea și cu preferință pentru *dishdashauri* bej. Nu știa niciun cuvânt englezesc și nu era niciodată sigur dacă piosul Said al Hatimy era de acord cu fumatul lui. Așa că Hoodaid se retrăgea mereu prin colțuri mai dosnice pentru a fuma, aruncându-mi un surâs sfios când dădeam cu ochii de el. Cel de al patrulea membru al echipei noastre era cel mai surprinzător. Era furnizorul de alimente al palatului din Mascat și se numea Dharamsey Nensey. Era un bărbat foarte vioi de cel puțin 70 de ani, care fusese desemnat contabilul acțiunii. Dharamsey era indian, *banyan,* adică negustor foarte respectat, la origine din Gujerat. Trăise timp de 46 de ani în Mascat, în apropierea palatului. La început prăvălia sa aproviziona palatul cu articole de băcănie, dar pe măsură ce puterea sultanului a crescut, a crescut și rolul lui Dharamsey. Putea fi chemat oricând pentru a procura orice, începând cu un Rolls Royce până la un pumn de fisticuri și avea o mică armată de funcționari indieni care îi țineau socotelile în registre, într-un birou în spatele palatului. În timp ce el era în India, puteau să se ocupe de întreprindere cei trei fii ai săi, așa că atunci când ministrul i-a încredințat problemele financiare ale proiectului meu, Dharamsey a hotărât că el însuși va trebui să însoțească expediția pentru cumpărarea lemnului. Îmbrăcat într-o cămașă lungă, albă, cu picioarele subțiri care îi ieșeau din pânza din jurul șalelor, Dharamsey era un încântător tovarăș de drum. Mă înțelegeam cu el într-un ciudat amestec de arabă, engleză și hindustani, iar ochii lui vii nu scăpau nimic. La capătul unei zile în care călătorisem optsprezece ore era vioi și alert, sărind de colo-colo ca o veveriță, în timp ce strângea în mână o sacoșă care părea magică. Făcută din bumbac alb, puțin mai mare decât un plic oficial, sacoșa nu era murdară niciodată și Dharamsey nu o lăsa niciodată din mână. De acolo, printr-o anumită prestidigitație, scotea tot ceea ce era necesar — bilete, agendă, orice sumă sau fel de

valută care s-ar fi cerut, întotdeauna în numerar. Sacoșa de bumbac a lui Dharamsey părea fără fund și conținutul ei nu înceta să mă uimească mereu.

în călătoria noastră în susul și în josul coastei Malabar, apăream pentru indieni ca un grup total de neînțeles. Când ne opream pe la vreun restaurant să luăm masa, întregul personal rămânea complet descumpănit. Îşi dădeau imediat seama după comportare și îmbrăcăminte că Dharamsey era vegetarian convins, așa că știau că acesta își va păstra obiceiurile de alimentație. Mai știau că cei doi arabi cu turbane nu consumau came de porc și mâncau cu degetele, în timp ce eu, european fiind, mă așteptam să am o furculiță și un cuțit. Reacția obișnuită, de cum intram într-un restaurant, era să ne așeze la mese separate, dar noi stăruiam să fim împreună, ceea ce făcea să atragem priviri uimite pe când mâncam mulțumiți la aceeași masă, fiecare după obiceiul lui. Am străbătut ceasta Malabar în sus și în jos pe drumuri pline de hârtoape, de la un port la altul, într-o serie de rable de taxiuri. Hodorogite și pufăind. Vehiculele se defectau adesea. Ploaia adusă de muson cădea în perdele și noi stăteam incomod, îngrămădiți unul în altul, uzi. Pe scurt, căutarea materialului lemnos ar fi fost foarte neplăcută, dar tovarășii mei de drum au transformat-o într-o aventură fascinantă. De trei ori pe zi ne opream pentru ca Said să-și spună rugăciunile și de cel puțin vreo doua ori mai mult decât atât vizitam bazarurile, când cei doi din Oman se cufundau în diferite prăvălioare de pe străzi dosnice și se târguiau pentru tot felul de fleacuri și curiozități. Parfumul era la mare cerere și mă deprinsesem să tot intru prin parfumerii, să mi se ridice mâneca și să fiu tamponat pe braț cu apă de roze și alte esențe pentru încercare. Îmi plăcea în special să privesc strălucirea din ochii vânzătorului care se gândea cu anticipare că are de a face cu doi arabi bogați, dar acea licărire se stingea de îndată ce apărea Dharamsey vesel și plin de viață, cu punga albă în mână și ochii căprui, ageri și dibaci, calculând profitul la sută la fiecare obiect.

Centrul activității noastre a fost Calicut, portul care a dat numele stambei — *calico*. Când Vasco da Gama, conducând prima flotă comercială europeană care a pătruns vreodată în Oceanul Indian, a ajuns la Calicut, în 1498, negustorii arabi făceau comerț aici de cel puțin șapte sute de ani. Și azi câteva vase arabe continuă să aducă mărfuri la Calicut, în special mirodenii și lemn. Mai înainte o întreagă comunitate de indieni trăia din ceea ce ciugulea din comerțul arabilor; aceștia erau constructori de nave, cămătari, frânghieri, o colonie de musulmani indieni, ale căror femei adesea se căsătoreau cu marinari arabi care veneau acolo. Acest din urmă contact nu dispăruse total, căci pe măsură ce ne apropiam de Calicut, Hoodaid, care fusese și el marinar. Începuse în mod evident să se ferească. L-am întrebat pe șeic

Said ce se petrece cu Hoodaid și acesta a chicotit.

— O, da, spuse el, se teme să nu fie recunoscut. Are și acum o soție la Calicut, de pe vremea când era marinar. Nu s-a mai întors la ea de mult timp și nu i-a trimis niciun ban. După legea musulmană este obligat să aibă grijă de ea. Dacă familia ei descoperă că a venit, îl silește să plătească pentru tot timpul cât a lipsit.

Hoodaid a făcut, așa cum s-a văzut, ceea ce trebuia. În seara când am sosit la Calicut s-a dus să-și caute soția și i-a plătit liniștit toate restanțele. A reapărut în dimineața următoare, ușurat, dar fără îndoială și mai sărac.

Comunitatea comercianților din Calicut care se îngrijește de nevoile negustorilor arabi s-a redus la două case, familiile Baramy și Koya. Acestea ocupă imobile aproape identice situate în mod strategic pe plajă, dând spre locul unde ancorează vasele. Fiecare casă este un bungalov spațios, în spatele căruia există o curte cu diferite șoproane unde se găsesc tot felul de lăzi și cutii, cuie pentru nave, colaci de frânghie, cutii de conserve, lăzi și ambalaje misterioase și tot felul de ancore artizanale. Centrul vieții de aici este veranda lungă și elegantă. La toate orele din zi, dar în special la vremea rugăciunilor de la asfințit, pot fi întâlniți ici și colo negustori arabi relaxându-se pe bănci și scaune împletite din trestie, sorbind ceai sau cafea, îndreptându-și privirile spre radă, acolo unde valurile Mării Arabiei se izbesc și mugesc pe plajă. Câte un cerșetor se apropie cu timiditate de gard, cerând de pomană în numele lui Allah. Șeful fiecăreia din aceste case de comerț, Baramy sau Koya, este o persoană cu o poziție respectabilă în comunitatea din Calicut. Acesta controlează de fapt toate contractele dintre arabi și furnizorii de material lemnos, mirodenii și diferite alte bunuri. Abdul Kader Baramy, pe care ne-am dus să-l vedem, ne-a apărut ca un om de afaceri internațional, mereu hărțuit de treburi. Avea șapte frați, un semn sigur al favoarei lui Allah, dar, conform tradiției unei asemenea întreprinderi, nimic nu putea fi făcut fără consimțământul său. Frații lui, îmbrăcați la fel în veșminte albe elegante, erau plasați strategic. Unul conducea șantierul naval Baramy, la vreo zece mile mai jos pe coastă, la Beypore, unde construiau pentru arabi *dhowuri* moderne cu motor. Un altul călătorea regulat spre golf pentru a vizita clienți arabi. Un al treilea putea fi trimis pentru a negocia cu funcționarii civili din Delhi. Ceilalți erau ținuți la îndemână, învârtindu-se de colo-colo, gata oricând să facă vreo cursă.

Abdul Kader știa tot atât de mult despre comerțul de cherestea și construcția de nave, ca oricare locuitor de pe coasta Malabar. El se dovedi foarte pesimist în privința șanselor noastre. Era extrem de anevoios să găsim trunchiurile de lemn de tek de mari dimensiuni pe care le căutam și imposibil să le procurăm în timpul scurt de care

dispuneam. Mai mult încă, guvernul indian interzisese exportul lemnului de tek. Abdul Kader ne-a arătat o notă a guvernului unde erau trecute o seamă de esențe tari de lemn printre care și tekul, care nu puteau fi scoase din țară sub formă de lemn neprelucrat. În ceea ce privește ideea de a construi o corabie din lemn cusută, auzise și el despre asemenea nave, dar nu putea fi vorba să se execute așa ceva acum, în zilele noastre. Oamenii care se pricepeau să lucreze astfel nu mai existau azi. Abdul Kader ne sfătui să renunțăm la ideea unei corăbii cusute construită în Oman. Ar fi putut să ne construiască un vas bătut în cuie în timp de un an, în India. Evident, eram liberi să căutăm lemnul pe care-l doream, dar nu avea speranțe pentru noi.

Eram, bineînțeles, dezamăgit, dar nu definitiv. Cu un an în urmă, pe când mă aflam într-o călătorie în India pentru a studia navele tradiționale indiene, am ajuns într-un golfuleț la nord de Mangalore, în statul Karnataka. Era un loc trist, izolat, un cimitir pentru navele care fuseseră trase la edec pe nămol. Ceea ce a dat valoare vizitei mele a fost faptul că trei din acele corăbii fuseseră încheiate prin cusături, exact așa cum văzusem bărcile din Oman. Nu erau făcute din tek, ci dintr-un lemn numit *aini.* Am căutat să-i aflu caracteristicile. *Aini* este un copac din familia arborelui de pâine, iar lemnul poate fi folosit în construcții de case, la uși, cadrele ferestrelor, precum și pentru nave. Din punct de vedere tehnic este practic identic cu lemnul de tek, având aproape aceeași rezistență, densitate și greutate, ajunge la dimensiuni mari și se lucrează ușor, dar prezintă un inconvenient major — are tendința să se desfacă dacă se bat în lemn cuie. Dar bineînțeles că nu aveam nicio intenție să închei părțile din corabia mea prin cuie, căci construiam o navă cusută, și din acest motiv am înțeles acum de ce navele indiene cusute erau adesea construite din *aini.* Am aflat de asemenea, din întâmplare, că acest lemn conține în fibrele sale, în mare proporție, substanțe calcaroase, ceea ce face ca scândurile să fie greu de vopsit, deoarece calcarul distruge vopseaua; totodată calcarul ar putea totuși ajuta ca lemnul să fie rezistent la atacul viermilor teredo, care găuresc lemnul vaselor. Constructorii de nave indieni mi-au spus că *aini* rezistă la apă mai bine chiar deci t lemnul de tek. Pentru ca să fie și mai atrăgător, ca preț era pe jumătate cât tekul cel mai bun. Dar factorul decisiv care m-a făcut să aleg *aini* pentru nava replică a fost faptul că guvernul indian îl omisese de pe lista exporturilor. Abdul Kader Baramy a examinat cu atenție întreaga listă a lemnului interzis la export. Lista cuprindea aproape toate esențele tari de lemn, dar dintr-o scăpare sau poate pentru că era un lemn mai puțin important, autoritățile indiene au omis să interzică exportul de *aini.*

încurajați, tovarășii mei și cu mine am reușit să găsim materialul lemnos de care aveam nevoie pe dealurile din spatele localității

Cochin, unde negustorii indieni doborau copaci semeți pentru cherestea. Sosirea noastră pe deal a provocat senzație. Pe de o parte negustorii de cherestea se gândeau cu bucurie că vor trage profituri mari de la clienții arabi, dar pe de altă parte erau total nedeprinși ca aceștia să vină pe dealuri, să cutreiere pădurea, să măsoare copacii, să lovească bușteni cu ciocanul, căutând să detecteze prin reverberația sunetelor defecte ascunse, și să stea de vorbă cu pădurarii. Hoodaid, Said și Dharamsey au trebuit să se întoarcă la Oman, dar eu am rămas în continuare să cutreier pădurile, hotărât fiind să găsesc cei mai buni bușteni pentru nava mea și totodată să învăț șiretlicurile din comerțul cu cherestea.

Negustorii de cherestea din India au reputația de a fi cei mai mari pungași din țară și, pe deasupra, oricât de curios s-ar părea, mai sunt și mândri de faima pe care o au. Fusesem prevenit să nu iau nimic pe încredere, să controlez cu atenție fiecare buștean pentru a fi sigur că nu are niciun cusur și să iau toate măsurile ca să mi se livreze bușteni pe care i-am cumpărat și să nu fie cumva înlocuiți pe drum. M-am bucurat în sinea mea când am descoperit că negustorul cu care tratam era foarte la curent cu regulile jocului. Chiar în prima zi, fiind în biroul lui de la marginea pădurii, am scos ruleta mea nou-nouță cu care intenționam să controlez măsurătoarea fiecărui buștean. Era încă în cutie și negustorul a cerut să se uite la ea, exprimându-și admirația. Cinci minute mai târziu ani observat că dispăruse. M-am scuzat, am părăsit biroul și m-am dus în spatele barăcii, unde l-am găsit pe maistrul negustorului așezând cu grijă ruleta mea pe pământ, pentru a controla dacă era la fel cu a lui. Se părea că negustorul mă suspecta că aș fi adus o ruletă falsă, marcată de mine, pentru a-l înșela.

Umblatul prin pădure avea mult haz. Îmi plăcea să aud zgomotele topoarelor tăietorilor de lemne, în timp ce cutreieram pădurea, sau bubuiturii puternică a unui copac prăvălindu-se. Urma apoi o tăcere care pentru o clipă învăluia întreaga pădure, cu excepția sunetului ciudat produs de sute și sute de frunze și crenguțe scuturându-se pe pământ ca ploaia, rupte la întâmplare prin căderea gigantului. Am petrecut ore întregi urmărind elefanții la lucru, privind cum trăgeau bușteni afară din pădure pe drumul spre exploatarea forestieră. Inteligența și gingășia acestor animale uriașe nu înceta o clipă să mă uimească. Elefantul se îndrepta cu o grație de felină spre bușteanul căzut și apoi aștepta, mișcându-și urechile regulat înainte și înapoi, în timp ce tăietorii de lemne curățau crengile mai mari și tăiau o gaură în capătul mai gros al copacului pentru a trece lanțul de tras, apoi, mânat de călcâiele celui care-l conducea, se mișca luând în mod deliberat poziție de lucru. Întindea trompa, vârful se răsucea pentru a apuca lanțul și băga între maxilarele lui mari frânghia moale de la capătul lanțului. Picioarele masive ale animalului se așezau într-o

poziție bună de tras. Apoi trompa aluneca înapoi de-a lungul lanțului ca un piton negru și se înfășură în jurul inelelor ca să țină lanțul în unghiul corect. Elefantul se lăsa pe spate pentru a putea trage cu toată forța. Un aspect fermecător: exact înainte de a începe să tragă cu putere, animalul și-a închis ochii, strângându-i întocmai ca un copil. Apoi, cu o mișcare rapidă executată cu tot corpul, bușteanul a fost deplasat, alunecând vreo 9 metri prin noroi. Câteva momente mai târziu elefantul se afla la un unghi diferit față de buștean. Încă o smucitură a lanțului și bușteanul se rostogolea în jos printre rădăcini ca să ajungă pe șosea în fața noastră.

— Elefanții sunt foarte costisitori, spunea negustorul de cherestea, care stătea cu prudență la distanță de marele animal și evident nu vedea nimic romantic în ceea ce» făcea elefantul. Trebuie să-i închiriezi cu ora de la compania de închiriat elefanți și se pierde atâta timp cu spălatul lor. Este necesar să li se facă baie de trei ori pe zi, căci altfel îi mănâncă pielea și nu lucrează. Mai sunt obligat să plătesc și pentru hrana lor. Dar — și spunând aceasta, dintr-o dată se lumină la față — tocmai sunt pe punctul de a-mi cumpăra elefantul meu și va lucra mulți, mulți ani. Dacă nu se îmbolnăvește sau nu moare poate va lucra și pentru fiii mei. Un elefant este mai bun decât un tractor. Am studiat această problemă. Tractoarele nu pot lucra pe pante atât de abrupte și în inima pădurii nu e nimeni care să aibă grijă de motor, iar piesele de schimb sunt greu de găsit. Da, un elefant este mult mai bun.

în cele din urmă a ajuns să-mi placă domnul Sunny, negustorul de cherestea, văzându-l câte eforturi disperate face pentru a-și satisface un client excentric. Mă însoțea în toate deplasările mele pentru achiziționarea lemnului, într-un automobil vechi, pe drumuri pline de noroi și hurducături. Cât voia el să fie de curajos, într-o seara târziu tot a dat bir cu fugiții, când am stăruit să vizităm parcul de bușteni pentru a încerca să adun câteva bucăți bune de lemn.

Când am ieșit afară din automobil în noroiul cleios și ploaia care cădea în rafale, domnul Sunny lăsă în jos fereastra, îmi înmână o lanternă și îmi strigă cu un glas jalnic, în timp ce mă îndepărtam:

— Fereşte-te de șerpi, o să vezi mulți șerpi otrăvitori, ies când se face întuneric ca să caute broaște… cobra, krait, vipere… sunt multe tipuri de vipere și poște două sute de specii de șerpi în India…

Dar deși am orbecăit și alunecat prin întuneric mult timp, nu am văzut nici măcar un singur șarpe.

Purtam cu mine o listă pentru cumpărarea materialului lemnos și un adevărat inventar privind fiecare scândură, grindă și cadru, cu toate caracteristicile, mărimea, curbura. Lista fusese întocmită după desenele tehnice făcute de Colin Mudie pentru o corabie *boom.* Acest strălucit arhitect naval pregătise și planurile pentru Brendan. Aveam încredere totală în Colin și el începuse prin a face un set preliminar de

planuri bazate pe formele corăbiilor boom și pe câteva date istorice pe care am putut să le culeg din unele texte vechi. Am arătat apoi constructorilor de *dhow* de la Sur un model redus la scară a acestei versiuni preliminare și am primit unele sugestii din partea lor privind modificări pe care Colin le-a introdus în desenele lui finale. Toți au fost de acord că de fapt cheia construcției o constituia chila. Chila unei boom este lungă, dreaptă și masivă; ea reprezintă șira spinării acestei nave și dimensiunile ei definesc restul corăbiei, căci un constructor de nave arab construiește matematic. Odată chila stabilită, toate celelalte părți din materialul lemnos sunt legate de aceasta după un anumit unghi şi dimensiune, așa că dacă cineva îi spune unui arab tipul de navă, ca de exemplu boom, *sambuk* sau alt tip, ca și lungimea chilei, el va ști exact forma și dimensiunile finale ale navei când va fi gata. În timp ce constructorii europeni măsoară în general dimensiunile unei nave după lungimea ei sau după linia de plutire, constructorul arab le calculează după chilă.

Problema care se punea pentru chila mea era că ea trebuia să aibă lungimea de 15,6 metri, cu o secțiune transversală de 30 X 38 cm, perfect dreaptă. Colin mai dorea să fie tăiată din aceeași grindă, ceea ce însemna că aveam nevoie de un buștean de mari dimensiuni, dintr-o esență tare, care nici nu se putea obține în Europa. Până și specialiștii în cherestea din India au dat din cap uimiți, când au auzit ce fel de buștean căutam, dar în cele din urmă perseverența mea a fost răsplătită. În iulie am găsit copacul mare care avea să-mi furnizeze lemnul pentru chilă. Era un exemplar magnific, aparținând unei familii care l-a îngrijit timp de jumătate de secol, curățind crengile de jos, așa că trunchiul principal a crescut în înălțime. Dar încă și mai grozav era faptul că familia avea o fiică pe cale de a se mărita și voiau să vândă copacul pentru a-i putea face zestrea. L-am cumpărat chiar acolo unde creștea. Un pădurar s-a urcat în vârf și a legat o funie care avea să direcționeze căderea copacului când va fi tăiat, apoi doi tăietori au lucrat cu topoarele lor două ore, după care gigantul a fost doborât iar crengile și scoarța au fost curățate pentru a dezvălui culoarea specifică a lemnului *aini* proaspăt tăiat, galben ca banana, care în următoarele săptămâni avea să devină maron-roșcat închis. Fusesem asigurat că lemnul nu trebuie prelucrat. Lemnul de *aini* abia tăiat putea fi folosit ca atare pentru construirea navelor. Era însă nevoie de doi elefanți pentru a-l trage până la drum. Adus acolo, a fost tăiat de doi oameni cu un ferăstrău de mână dublu, de mari dimensiuni. Unul dintre cei doi tăietori stătea în picioare pe trunchi, în timp ce celălalt, ghemuit dedesubt în genunchi, trăgea lama, iar peste el cădea o ploaie de rumeguș umed. Pentru a curăța acest imens buștean au fost necesare patru zile de lucru susținut, dar în fine l-am văzut gata, cu o lungime de vreo 60 cm în plus față de cât aveam

nevoie. L-am încărcat într-un camion, întovărășit de un elefant pentru a putea fi manevrat la cotiturile foarte înguste și, astfel, lemnul pentru chilă și-a început călătoria de-a lungul coastei.

Până acum vizitele mele din India reușiseră să-mi creeze un mic anturaj permanent, căci așa era aici. Îmi dădusem seama că nu mă pot descurca de unul singur, cum credeam, iar prezența mea a constituit o ocazie de a crea de lucru pentru alții. Astfel am văzut că am nevoie de un șofer, care să cunoască drumurile și să aibă grijă de automobil, un tâmplar care să discute cu cherestegii despre lemn, un interpret, care să fie în același timp și asistentul meu și să facă cele o mie și unul de aranjamente necesare, de la găsirea unui loc unde să dormim noaptea până la calcularea corectă a banilor pentru șperțuri. Așa de pildă, între Cochin și Goa, acea parte din coastă pe unde umblam după materiale, se vorbeau cel puțin patru limbi diferite și căutările mele mă duceau în mod constant în mici sate și locuri retrase și liniștite, unde vizitatorii erau rari și străinii necunoscuți. Așa că interpretul meu trebuia să fie multilateral — și într-adevăr era. S-a prezentat cu o scrisoare de recomandare din partea unui biolog indian, care l-a întâlnit pe când aduna tot soiul de mostre marine pe îndepărtata insulă de corali Minicoy, la vreo 220 de mile depărtare de coasta indiană. „E un om cum puțini se găsesc, o adevărată perlă, anunța scrisoarea. Poate vorbi 14 limbi și se poate descurca în orice situație”. Această „perlă”, așa cum aveam tendința să mă gândesc la el din acea clipă, a fost la înălțimea recomandației. Se numea Aii Manikfan și era fiul fostului conducător al insulei Minicoy. Acum locuia pe continent, găsind că insula era prea mică pentru talentele lui. Își dădea foarte bine seama de calitățile lui și avea sentimentul demnității sale, iar în faţa altor indieni se arăta cu nasul pe sus. Dar putea, cât ai clipi din ochi, să gătească, să coasă, să conducă o barcă cu pânze, să repare un motor, să facă socoteli. Din zilele când se ocupa cu colectarea diferitelor vietăți marine știa denumirile latinești ale tuturor peștilor și scoicilor de pe insulele lui și vorbea într-o oarecare măsură araba clasică, pentru că, asemenea tuturor celor din Minicoy, era musulman și studiase la școala coranică. Ca și Dharamsey Nensey, reușea să călătorească cu foarte puțin bagaj. De fiecare dată când soseam în India, Aii mă întâmpina cu o fată surâzătoare, cu o șapcă albă pe vârful capului și o servietă care reprezenta singurul lui bagaj.

Oamenii din Minicoy au o reputație excelentă de-a lungul întregii coaste Malabar. Trăind în izolare pe insula hir. Care are o suprafață de 104 km2, ei și-au dezvoltat o cultură proprie remarcabilă. Fiecare trebuie să aibă grijă de persoana sa, să pescuiască, să cultive palmieri, să-și clădească propria casă și să lucreze ca membru al unei echipe. Despre locuitorii acestei insule se mai spune că sunt și cei mai buni marinari din India, fiind adevărații lascari[2] care, generații de-a

rândul, au navigat pe vase străine. Adesea au lucrat mulți ani prin alte țări, mai înainte de a se întoarce în insula lor. Chiar într-un mare port aglomerat ca Bombay cei din Minicoy erau renumit! Ei constituiau aproape în mod exclusiv personalul ambarcațiilor de la stația de pilotaj. Se spune că pilotinele din Bombay sunt cele mai rapide, dar și cele mai bine conduse din tot portul și pe vreme rea sau chiar în caz de primejdie, oamenii din Minicoy reușesc să le mențină pe linia de plutire. Mai mult decât atât, faptul cel mai remarcabil este că într-un port ca Bombay care cunoaște atâtea conflicte de muncă, cei din Minicoy nu fac niciodată grevă.

Minicoy face parte dintr-un grup de insule de unde corăbiile medievale arabe se aprovizionau cu funiile folosite în construcția de nave, fabricate din fibra cojii de nucă de cocos, care, până în secolul nostru, fusese singurul export al Laccadivelor. Preocuparea mea de a căuta să obțin funia de cocos pentru navă din aceeași sursă ca și arabii nu putea fi decât logică. Guvernul indian aplică restricții în privința vizitării acestor insule de către străini, pe motiv că intrușii ar putea tulbura cultura locală foarte fragilă. Tocmai sub acest aspect avea Aii o dublă importanță. El putea să-mi facă legătura cu insularii din Laccadive când veneau uneori pe continent ca să-și cumpere țigări, orez și alte provizii. Dar insularul cel mai grozav peste care am dat într-o asemenea vizită a fost un potlogar vesel, din insula Agatti, pe nume Kunhikova. Ager la minte, cu un surâs atrăgător, era un derbedeu simpatic. Kunhikoya poseda de asemenea cunoștințe enciclopedice privind funia din fibră de nucă de cocos și chiar lucrase puțin la construcția bărcilor cusute. El mi-a spus că pentru nava mea aveam nevoie de o funie de calitate superioară. Trebuia să fie răsucită de mină, din cea mai bună calitate de coajă de nucă de cocos. Aceste coji trebuiau însă să fie înmuiate sau lăsate la topit în apa de mare pentru a-și desface fibrele. Kunhikoya m-a informat că de obicei fibra este pusă la topit în apă proaspătă sau ușor sărată, dar acest tip de fibră nu-mi era de folos, nefiind suficient de rezistent pentru o navă. După ce erau puse la topit în apă de mare, cojile de nucă de cocos trebuiau să fie uscate la soare și apoi melițate cu melițe de lemn pentru a se îndepărta pudra formată. Dacă s-ar fi folosit în acest scop ciocane de metal, fibrele ar fi fost strivite și stricate, iar frânghia ar fi devenit puțin rezistentă. Apoi fibrele trebuiau răsucite cu mâna pentru a se transforma în funie. Dacă ar fi fost răsucite la mașină și nu manual ar fi rămas prea slabe.

Kunhikoya m-a anunțat că îmi vor trebui vreo 1 500 de legături de frânghie din nucă de cocos pentru coaserea navei de care aveam nevoie. Am calculat lungimea totală și am ajuns la cifra de 400 de mile. Părea o cantitate imensă, dar în cele din urmă s-a dovedit că avea dreptate. Cu ajutorul lui am încercat, împreună cu Aii, să

cumpărăm frânghie de cocotier de bună calitate în micile sate din regiunile retrase de pe coasta Malabar. Era foarte distractiv să-i vezi pe cei doi insulari lucrând. Se dovedeau amândoi a fi experți. Știau exact de ce era nevoie și cunoșteau de asemenea toate șmecheriile care trebuiau folosite pentru a reuși mai bine. Când i se oferea o mostră,. Kunhikoya făcea o strâmbătură teatrală. Lua mostra în mână și cu o mișcare rapidă din încheietura mâinii desfăcea spirala funiei. Apoi, cu o altă mișcare similară, fără niciun efort, rupea frânghia ca pe o ață de bumbac și lăsa, cu un total dispreț, cele două capete provenite din rupere să cadă la pământ. Exista bineînțeles un șiretlic pentru a rupe astfel o frânghie, dar Kunhikoya era un foarte bun actor, avea brațe vânjoase și putea face ca cea mai tare sfoară să pară fragilă. Nu accepta nici protestele negustorilor că sfoara fusese topită în apă sărată. Lua o mostră, o punea în gură și o mesteca ca pe niște spaghete, încercând să detecteze caracteristicile gustului sărat al frânghiei pregătite în apă de mare. Negăsindu-le, se întorcea spre mine și îmi oferea o mostră spre încercare. Cum nu doream să stric pantomima, mestecam și eu cu solemnitate fibra din nucă de cocos, încercând să nu mă gândesc la noroaiele fetide din bălțile cu apă stătută unde nucile de cocos fuseseră puse la putrezit.

în cele din urmă a trebuit să accept că singurul loc unde aș fi putut găsi frânghie din coajă de nucă de cocos prelucrată într-adevăr în apă de mare erau insulele Laccadive, prin Kunhikoya ca agentul meu. Nu am rămas cu totul surprins să descopăr, patru luni mai târziu, când au fost livrate legăturile, iar Kunhikoya era în siguranță la câteva mile depărtare, că el strecurase în transportul de marfă trimis și frânghie făcută la mașină. Dar nu avea importanță, în India Kunhikoya m-a salvat de escroci cu mult mai mari decât el.

Unele dintre articolele despre care spusese că aș avea nevoie pentru nava mea cusută păreau cu totul bizare. Astfel, trebuiau 50.000 de nuci de cocos pentru a fi folosite ca un fel de căptușeală, două grosimi speciale de frânghie, 40 de legături de un lemn foarte curios, noduros, din insulă, despre care bănuiam că ar fi rădăcini de *mangrove*[3]. Acest lemn era foarte rezistent și tare. Și Kunhikoya declarase că avea să fie folosit pentru pârghii de către frânghieri când vor strânge parâmele navei. Mai era și vreun sfert de tonă de *chundruz,* o rășină naturală care este folosită în mod obișnuit pentru parfumuri ieftine. Constructorii de nave o utilizează ca pe un fel de șelac, vopsind cu el între scânduri. Ca să aleagă această rășină, Kunhikoya lua un pumn de granule și le aprindea, pentru a vedea cum ard. O zi întreagă a tot făcut încercări până a găsit un *chundruz* care l-a satisfăcut, dar vai. Eforturile noastre au fost în zadar. Am cumpărat șase saci mari de *chundrur,* i-am sigilat, i-am însemnat și i-am depus într-un depozit de mărfuri asigurat. Când am primit sacii la Oman, i-am deschis și am

constatat că două treimi erau plini cu pietre. Am fost victimele acelei binecunoscute „substituiri”.

Kunhikoya a mai vrut și vreo șase butoaie cu ulei de pește, care, amestecat cu zahăr topit, urma să fie folosit la vopsirea exteriorului cocii. Uleiul provenea de la pești mici fierți într-un tanc lângă Mangalore, iar grăsimea era luată de deasupra. Duhoarea uleiului rămânea de nedescris. Urma apoi o jumătate de tonă de var, care urma a fi aplicată pe fundul navei pentru a preveni fixarea scoicilor. Pentru a obține varul ne-am dus la varnița de lângă tancul de ulei de pește. Ceea ce am văzut acolo era asemenea unei scene din infern. Un lung șir de femei căra pe cap găleți cu scoici pentru a le arunca grămadă lângă o colibă joasă, lungă, prin al cărei acoperiș de stuf ieșeau valuri mari de fum. În interior un bătrân aproape scheletic pedala la o roată, pentru a pompa aer în căzile în care ardeau mangal și scoici. Alți bărbați slăbănogi, cu bucăți de pânză legate în jurul capului, învârteau cu lopeți din lemn în căzi, doi copii se mișcau cu pași șovăitori în căldura sufocantă pentru a mai arunca alte scoici în căzi. Fiecare muncitor tușea de câte ori se schimba vântul, iar ochii îi erau roșii din cauza fumului acru; și toată truda pentru un salariu de mizerie.

Obiect cu obiect, am tot adunat ingredientele conform rețetei lui Kunhikoya pentru construirea unei corăbii cusute: șase sfredele, dălți de fier, un colac de parâmă de în, cu întrebuințare necunoscută, patru răngi mari, două ciocane mari, o balanță de tip vechi, mai multe cutii cu diferite unelte. Singurele obiecte imposibil de găsit au fost șase cozi de pește ghimpos.

— Pentru ce ai nevoie de ele? l-am întrebat pe Kunhikoya.

— Ca să fac găurile în scânduri, după ce sunt perforate pentru a fi cusute.

— Dar pentru ce îți trebuiesc de fapt cozile de pește?

— Le folosim pentru a face găurile netede ca să nu taie frânghia.

Mi-am dat imediat seama despre ce era vorba. Locuitorii din Laccadive erau atât de izolați de restul lumii, incit foloseau cozile aspre ale calcanului în locul unui rașpel. Ușurat, i-am explicat lui Kunhikoya că pot avea pile de metal pentru a face același lucru. Ultimul succes al lui Kunhikoya și dezastrul său final s-au produs când ne-am dus la Beypore să cumpărăm catargele și vergile pentru navă. Acum căutam un fel de lemn foarte tare căruia indienii îi zic *poon.* Asemenea unei imense lănci, un arbore *poon* poate crește drept, având uneori o tulpină de vreo 15 metri până unde începe să se ramifice coroana. De secole marinarii știu că vergile și catargele din *poon* sunt excelente. Într-adevăr, marina britanică trimitea specialiști în India să cumpere ceea ce numeau „lemn de arboradă” din *poon* pentru navele sale. *Poonul* nu crește în șiruri ca aini, ci de obicei ca arbore izolat,

greu accesibil. Azi asemenea copaci sunt tăiați pentru a fi trimiși la fabricile de placaj, dar la Beypore bușteniі sunt încă expediați în josul râului și păstrați în vaduri puțin adânci pentru cazul în care ar fi ceruți de vreo navă indiană. De-a lungul malului râului se înșiruie plute de bușteni de poon asemenea unor crocodili murați în apele stătute. Apa este murdară și rău mirositoare, plină de mâl, cu o vegetație în stare de putrefacție, la care se adaugă apa de canal provenind din așezările din susul râului. Pe o zi călduroasă mirosul este sufocant, iar apele sunt învăluite într-o duhoare care nu l-a împiedicat însă pe Kunhikoya în activitatea lui. Era cât se poate de vesel în acea dimineață, sărea de pe un buștean pe altul, urmat de maistrul cherestegiu, ținând cu mâna capetele cârpei pe care o purta în jurul șoldurilor, pentru a nu se uda în apa aceea atât de murdară. Agita în mână o bărdiță și când ajungea la un buștean tăia o bucățică din lemn pentru a examina suprafața interioară. Ajutorul maistrului ținea în mână o ruletă, căci lemnele urmau să fie vândute după lungime. Din fericire, mi-am adus aminte de ultima mea experiență și am cerut să văd ruleta. Bineînțeles că lipseau cam vreo 90 centimetri din ruletă, așa că de fiecare dată aș fi cumpărat cu aproape un metru mai puțin. Maistrul nu s-a simțit deloc jenat și a explicat cum capătul ruletei putrezise din cauza condițiilor atmosferice proaste. Am observat că mai practica o șmecherie, pentru care avea o anumită tehnică. Cum stăteam în picioare pe un buștean care plutea, pentru a urmări dacă nu se vedea vreo imperfecțiune, maistrul rotea bușteanul sub picioarele lui goale, așa că trebuia să fac o adevărată echilibristică pentru a nu cădea în apa infectă a râului și în felul acesta eram sustras de la a mă uita mai îndeaproape la calitatea lemnului.

La vremea prânzului am reușit să găsim bușteniі care ne trebuiau, i-am însemnat cu bărdița lui Kunhikoya și i-am cumpărat. Ceea ce ne mai lipsea acum era un buștean pentru catargul principal. În restul zilei am tot căutat, umblând pe la gatere și depozite, până când, în cele din urmă, chiar pe plajă, târziu în noapte, am dat peste trunchiul perfect, de aproape 20 m lungime, exact dimensiunea care îmi era necesară. Acest buștean trebuia doar foarte puțin ajustat pentru a deveni catargul principal al navei mele. Foarte vesel, Kunhikoya fugea în susul și în josul bușteanului, lovindu-l cu bărdița lui pentru a produce zgomote care, dacă răsunau din plin, puternic, dovedeau că lemnul era perfect. Era atât de târziu încât și negustorii plecaseră acasă. Aii și cu mine ne-am ghemuit la capătul bușteanului, în timp ce Kunhikoya aprindea chibrituri pentru a putea copia marcarea pe care toți negustorii de lemne o sapă pe fiecare buștean important pe care-l posedă. Tocmai când luam aceste note am auzit o agitație teribilă și am văzut o gloată de indieni furioși îndreptându-se spre noi în lungul plajei și amenințându-ne. Se auzeau strigăte de furie și se ridicau

mâini gata să ne lovească cu bețe. Mă întrebam ce făcusem și ce obiceiuri locale jignisem. Era o scenă foarte urâtă. Gloata ne-a înconjurat. Țipând și urlând, s-au repezit la Kunhikoya, ignorându-ne pe Aii și pe mine. Mai apoi, mulțimea l-a tras pe Kunhikoya la o parte, mustrându-l cu vehemență și amenințându-l în mod violent.

Spre surprinderea mea, Aii se zguduia de râs.

— Cu ce a greșit? Ce se petrece? Întrebam eu. Nu o să i se întâmple nimic rău?

Aii râdea încântat.

— O, e în regulă, răspunse el. Cineva l-a recunoscut pe Kunhikoya. Bărbații aceștia sunt rude ale soției lui.

S-a căsătorit cu ea la Calicut și apoi a fugit. Nimeni nu l-a mai văzut de atunci. Acum frații și verii soției lui îl duc înapoi la ea. Va trebui să apară în fața judecătorului și să plătească scump pentru tot timpul cât a lipsit.

M-am gândit în sinea mea: iată mai întâi Hoodaid din Sur, iar acum Kunhikoya. Parcă aveam un talent special să aduc înapoi soții fugari din Calicut. Poate și alte soții abandonate ar face apel la mine să le aduc înapoi bărbații care le părăsiseră. Un an mai târziu aveam să descopăr cât de profetice au fost aceste gânduri. La acea vreme aveam să aduc nu fugari, ci chiar soți pentru femeile din port niciodată mulțumite.

Faza cea mai delicată a activității mele pe coasta Malabar a fost angajarea tâmplarilor și a frânghierilor care să vină la Sur să ajute la construirea navei cusute. Proprietarii de nave din Sur mi-au spus că foloseau în mod curent tâmplari indieni, căci aceștia lucrau excelent. Mai era și aspectul financiar. S-a dovedit a fi mult mai ieftin pentru mine să angajez tâmplari indieni decât lucrători din Oman, iar vizita mea la Sur arătase foarte clar că nu puteam să găsesc și nici să-mi permit să am suficienți constructori de vase omani pentru a-mi construi nava în cele șase luni pe care mi le fixasem. Cei mai buni tâmplari din Sur lucrau în alte părți și erau foarte puțini. De mai bine de zece ani nu mai fusese construită la Sur nicio navă oceanică. Azi, când cineva din Sur dorește să aibă o navă nouă, o comandă de obicei la Beypore. În furnicarul din șantierele navale de la Beypore observasem *dishdashaurile* albe și turbanele orfanilor și bahreinilor supraveghind construirea de către lucrătorii indieni a ambarcațiilor lor. Aducând la Sur tâmplari intenționam să fac un pas înapoi spre zilele când cei din Oman, Zanzibar și indienii lucrau împreună la vasele comerciale care se construiau pe plajele de la Sur.

Era destul de ușor să angajezi lucrători din Beypore pentru a veni la Oman, căci găseai disponibili mai mulți oameni buni. Greu, într-adevăr, era să găsești frânghieri care să poată coase părțile componente al navei între ele cu fibră de cocos. Abdul Kader Baramy

avusese dreptate când a spus că astfel de oameni nu puteau fi găsiți pe coasta Malabar. Am încercat un experiment. Am anunțat că aveam nevoie de oameni pricepuți pentru a coase nave. Evident, am primit nenumărate oferte din partea unor oameni dornici de lucru, toți declarând că știu cum trebuie lucrat și că sunt dispuși să meargă în Oman. I-am pus la încercare, dându-le un test practic chiar pe plajă, cerându-le să coasă împreună câteva mostre de scânduri. Rezultatele au fost catastrofale. Nici măcar unul dintre solicitanți habar n-avea ce trebuia făcut. Umblau cu sfoara neîndemânatic, nodurile pe care le făceau se desfăceau și în cele din urmă au reușit să încurce îngrozitor sforile. Această activitate distra foarte mult pe un om mititel, plin de zbârcituri, care stătea pe plajă și pufăia dintr-o țigară. L-am invitat să încerce și el. Luând pe cel mai îndemânatic dintre șmecheri să-l ajute, străinul a făcut e jumătate de duzină de împunsături strânse, bune. L-am întrebat de unde venea. Mi-a răspuns că din insula Chetlat din Laccadive. Era pe continent numai pentru câteva zile. L-am întrebat apoi dacă ar vrea să vină în Oman să ajute să coasă o mare navă. A dat din cap cu vehemență în semn negativ și mi-a spus că nu ar părăsi niciodată insula lui pentru a merge într-o țară străină. A fost destul de rău că a trebuit să vină în India. Insularii sunt întotdeauna trași pe sfoară și exploatați. Li se dă de lucru, promițându-li-se că vor primi bani pentru munca lor, dar când lucrarea e terminată sunt concediați fără a li se plăti. Neavând unde să stea și fiind lipsiți de vreo influență, nu le rămâne altceva decât să se întoarcă în insulele lor. Acum tocmai aștepta o barcă să-l ducă acasă.

Disprețul adânc înrădăcinat pentru străini părea endemic la locuitorii din Laccadive și totuși acești oameni erau vitali pentru mine. Într-adevăr, rămăseseră singurii de pe lume care mai știau să construiască nave oceanice cusute. Chiar în Laccadive acest meșteșug dispăruse complet. Auzisem că ar exista în lucru, în toate insulele Laccadive, doar două ambarcații din acestea cusute și mi se spusese că la una din ele nu se mai lucrase de patru ani. Timpul, materialele și interesul se pulverizaseră și acea navă specială nu avea să fie niciodată terminată. Încercând să sper fără nicio speranță, l-am trimis pe Aii într-o călătorie prin insule să vadă dacă poate recruta pe cineva. S-a întors cu o listă cuprinzând numele a vreo douăzeci de frânghieri considerați ca lucrători cu experiență în bărci cusute, care i-au promis că vor veni să stea de vorbă cu mine. Dar numai zece au apărut de fapt la Calicut și dintre aceștia doar doi se vedea că erau interesați în excursia pe continent. Începusem să mă simt ca un ofițer din secolul al XVIII-lea care face recrutări, cu Aii ca sergentul meu, încercând să convingă oamenii să vină sub drapel. M-am întâlnit cu cei din insule de mai multe ori și am tot stat de vorbă, străduindu-mă să le explic proiectul meu. Ideea de a merge într-o țară străină era atât

de nouă pentru ei, încât mi-au trebuit mai multe ore de discuții ca să-i conving că nu aveau să fie luați ca sclavi. Le-am dat avans o mică sumă în numerar ca stimulent şi le-am promis că vor fi găzduiți, hrăniți, îngrijiți din punct de vedere al sănătății și că li se va plăti călătoria. În schimb ei aveau obligația să coasă împreună părțile constitutive ale unei nave care era mai mare decât oricare corabie pe care o știau. Căutam să-i înduplec prin tot felul de ademeniri, apoi mai așteptam și iarăși începeam să-i măgulesc. Fără acești oameni simpli, circumspecți, ar fi fost imposibil să construiesc o replică a navei adevărate. Privindu-i, mă întrebam dacă nu eram cumva mult prea optimist. Unul dintre ei era atât de bătrân. Incit mă gândeam că s-ar putea să nu supraviețuiască călătoriei. Un altul aveți numai un ochi, altul era un fel de prostănac care râdea tot timpul și se vedea bine că nu era în toată firea. Îl mai aveam apoi pe Kunhikoya, care îi întrecea pe toți. Mi-a promis că fratele său Abdullakoya, care era tot atât de vesel și oportunist ca și el, va conduce grupul la Oman pentru a mă ajuta. Dar în primul rând oamenii trebuiau să se întoarcă în insule, să-și adune sculele, să obțină pașapoarte, să-și ia rămas bun de la familie și apoi să vină după mine în Oman. Îngrijorat ca nu cumva să se rătăcească în haosul din aeroportul de la Bombay, am aranjat ca toți să capete cămăși verzi viu colorate, așa încât în timpul călătoriei să fie toți la un loc și să nu se piardă unul de altul.

Rămânea o singură piedică. Aveam materialele și oamenii, dar trebuia să găsesc și modalitatea de a trimite 140 tone de cherestea la Sur, cea mai mare parte din lemn fiind de forme și dimensiuni ciudate. Nu putea fi vorba să folosesc un transport obișnuit. Altădată lemnul ar fi fost trimis cu *dhowuri* arabe, dar acest comerț era virtual terminat și numai ocazional câte un vas de coastă motorizat pleca din Calicut. Ceea ce trebuia să fac era să închiriez un vas cu un căpitan, care să ia încărcătura mea și să. O transporte la Sur, depozitând cheresteaua pe plajă ca acum o mie de ani. Când am spus aceasta cherestegiilor din Malabar, ei înșiși pungași de primă clasă, s-au uitat la mine îngroziți. Nu-mi dădusem oare seama că, în comparație cu proprietarii de vase, cherestegii erau adevărate monumente de' cinste? Toți căpitanii autorizați erau ocupați cu comerțul regulat de pe coastă. Numai proprietarul unui vas pe punctul de a se scufunda și urmărind o asigurare sau unul care ar fi fost sigur că poate face o escrocherie ar fi putut lua în considerare ideea mea de a merge la Sur. Am fost prevenit că șmecheria clasică era că lemnul va fi încărcat, dus câteva mile mai departe de-a lungul coastei, aruncat peste bord, transportat pe țărm în bărci mici de către complici și vândut apoi fără urmă. Vasul avea să-și continue cursa până la destinație. Când va sosi, se va relata o poveste despre o mare nenorocire, o furtună cumplită care a amenințat vasul cu scufundarea și atunci s-au văzut obligați să arunce încărcătura

pentru a se putea salva. Am făcut câteva cercetări și am văzut că povestea era adevărată. Nu era posibil să asiguri nicio încărcătură de cherestea pe un vas indian. Am tot cutreierat coasta în sus și în jos săptămâni de-a rândul și în cele din urmă am dat peste un căpitan de vas care, așa cum stătea în biroul lui deasupra unei magazii de mirodenii, unde muncitori necalificați asudau cărând baloturi, avea chipul tipic al nemernicului dintr-un vodevil. Mi-a spus că nava lui putea asigura traversarea. Trebuia însă să plătesc tot transportul anticipat. Tare neîncrezător, m-am tocmit asupra prețului și am cercetat vasul. Arăta ca și cum abia putea face drumul fără să se scufunde. Era un risc îngrozitor, dar nu aveam de ales. În contractul de navlosire am făcut o singură stipulație — la bord să fie un membru al echipajului ales și plătit de mine. Condiția a fost acceptată și având încredere numai în oamenii din Minicoy, am trimis un tânăr din insula lui Aii. Cheresteaua, rășina, 50 de mii de coji de nucă de cocos, uleiul de pește, sacii cu var și toate celelalte catrafuse au fost încărcate. Mi s-a arătat nota de plată finală, care spre amuzamentul meu cuprindea negru pe alb o sumă reprezentând șperțul pentru șeful local al sindicatului docherilor. Apoi, cu paznicul meu din Minicoy la bord, vasul a pornit pe ape spre Sur.

III ȘANTIER NAVAL PE PLAJA DE LA SUR

Am mai văzut prețioasa încărcătură de cherestea și celelalte materiale abia pe la mijlocul lunii decembrie, când micul vas indian, urât și neîngrijit, vopsit într-un verde gălbui deschis și numit în mod optimist *Mahomed AU,* a pătruns în golful de lângă Sur și a ancorat. O patrulă de control a poliției m-a dus la bord și m-a suit pe puntea murdară, unde toate erau talmeș-balmeș. Vasul mirosea a escrocherie. Expresiile viclene de pe chipurile echipajului m-au prevenit că ceva nu era în regulă. L-am zărit și pe insularul meu din Minicoy ascunzându-se, în mod evident dorind să-mi vorbească între patru ochi. Echipajul, cu priviri vinovate, mi-a spus că la bord se află al treilea fiu al stăpânului vasului. Deși era la prima lui călătorie, el răspundea de vas, pentru că nu exista un căpitan, ci numai ofițerul secund, care condusese nava. Îmi era clar că fiecare căuta să evite orice răspundere. Cineva s-a dus jos să-l scoale pe fiul proprietarului. Acesta a urcat împiedicându-se pe scară și a apărut pe punte somnoros. Era un specimen total neatrăgător, de vreo 25 de ani, cu o atitudine servilă, prea gras; avea de pe acum o burtă moale care îi atârna peste pantaloni, iar cămașa înflorată stătea să crape peste trupul lui rotofei. Pe chip îi stăruia un surâs care îți făcea silă, pe când venea spre mine bălăbănindu-se, cu niște papuci nepotriviți în picioare. A început a se jelui cât de teribilă a fost călătoria. S-a temut foarte tare că era să-și piardă viața, căci vasul a fost pe punctul de a se scufunda. Prețul plătit pentru navlosire nu compensa timpul pierdut și necazul avut, și

trebuia să-i mai dau alţi bani pentru că această călătorie a durat atât de mult, și nici nu primiseră niciun fel de ajutor din partea docherilor când au încărcat lemnăria. Mizerabilul arăta atât de evaziv încât îmi dădeam seama că era pe punctul de a-și dezvălui stratagema principală. Mai apoi, cu o respirație greoaie, mi-a spus că din cauza docherilor nu a putut încărca tot lemnul. O parte fusese lăsată acolo.

Știrea m-a tulburat. Uitându-mă în jur pe punte, am constatat că era pe jumătate goală.

— De ce nu ați încărcat mai mult pe punte? l-am întrebat.

Tânărul a ridicat din umeri cu indiferență. Mi-a răspuns că nu știe, că el nu era decât un simplu negustor și nu căpitan de vas. Mă examina cu atenție cu ochii lui căprui, umezi, să vadă cum reacționez. Mi-am dat seama acum ce se petrecuse. O parte din cherestea nu fusese luată în mod deliberat, ca să fiu forțat să închiriez din nou vasul și să-l trimit înapoi pentru a doua cursă, care să le aducă alți bani. Întorcându-mă către inspectorul de poliție de lângă mine, i-am explicat situația și am conchis:

— Încearcă să înșele guvernul.

— E simplu, atunci, a răspuns scurt inspectorul. Punem vasul sub arest. Spuneți-i individului că nu poate face nicio mișcare fără permisiune. Puteți păstra pașapoartele echipajului și o să mă anunțați când veți crede că li se poate da voie să plece.

Așa că timp de trei săptămâni *Mahomed Aii* a rămas ancorat. Băiatul din Minicoy, agentul meu la bord, s-a strecurat pe țărm și cu șiroaie de lacrimi pe obraz mi-a povestit întreaga întâmplare. Nici nu au încercat măcar să încarce tot lemnul. Oamenii au așezat în mod deliberat cheresteaua în cală în așa fel încât să ocupe tot spațiul și apoi au refuzat să ia întreaga încărcătură. El a protestat, dar nu a fost în stare să-i convingă. În drum spre Sur l-au amenințat că-l vor omorî dacă va spune adevărul, într-o noapte, pe când dormea, lemnul de pe punte s-a mișcat și câțiva bușteni au căzut ca din întâmplare, lovindu-l serios. M-a rugat să nu-l trimit înapoi cu vasul. Puteam să-i fac orice, numai să nu fie nevoit să se întoarcă cu *Mahomed AU*. Era sigur că în drum spre India aveau să-l arunce peste bord, pentru informațiile pe care mi le dăduse.

L-am trimis înapoi cu avionul și l-am răzbunat pentru loviturile primite ținând pe *Mahomed Aii* ancorat chiar şi după ce cheresteaua fusese descărcată. Odată, sub pretextul că a fost un vânt puternic, vasul a încercat să se strecoare pe furiș de-a lungul coastei, dar un helicopter al poliției din Oman l-a descoperit ascunzându-se într-un golfuleț și, învârtindu-se amenințător deasupra lui, l-a silit să se întoarcă. *Mahomed Aii* a revenit spășit la Sur. Numai atunci le-am dat oamenilor pașapoartele și *Mahomed Aii,* cu acea cocă de un verde revoltător, s-a pierdut spre orizont, devenind din ce în ce mai mic, în

timp ce echipajul se gândea probabil cum să mai șmecherească pe cineva.

Puțin înainte de sărbătorile de iarnă au sosit constructorii mei de nave și frânghierii. Arătau foarte bine în cămășile lor verzi pe care le dădusem în India. De cum au debarcat, prima lor activitate a fost aranjarea casei pe care Ministerul Patrimoniului Național și al Culturii mi-o pusese la dispoziție pentru următoarele opt luni.

Judecatei după toate criteriile, era o locuință elegantă. Fusese construită cu vreo două sute de ani în urmă de un negustor bogat din Sur, conform sistemului tradițional din Oman, în jurul unei mari curți deschise. Aceasta era acoperită cu sfărâmături de coral care trosneau plăcut sub picioare când intrai prin porțile duble, ferecate în fier care se aflau la intrarea principală. Pe părțile laterale curtea avea câteva uși care se deschideau spre un adevărat labirint de încăperi construite în peretele exterior. Erau camere de diferite forme și dimensiuni, unele spațioase, potrivite pentru dormitoare, altele micuțe, bune pentru bucătărie sau cămară. Exista apoi o încăpere cu canalizare care putea fi folosită ca spălătorie. Alte încăperi erau nimerite pentru a fi depozite. De fapt, când aveam nevoie de o cameră pentru un anumit scop, casa cea mare părea să aibă exact ceea ce-mi trebuia. Ai fi zis că fusese proiectată pentru a fi folosită întocmai așa cum o destinam acum — căminul echipei constructorilor de nave. Mai exista o locuință separată pentru maistru și tâmplarii principali și o încăpere lungă, joasă și răcoroasă pentru cele cincizeci de mii de coji de nucă de cocos. Casa avea și o cameră-tezaur unde se păstrau valorile, și am găsit un colț potrivit unde am instalat o mică forjă pentru a putea face acolo obiectele de fier necesare navei. O scară separată ducea din curte sus la etaj către o serie de camere dispuse în jurul a două laturi ale curții. Aici, unde au locuit proprietarii originari, m-am instalat acum eu. Fiecare din cele patru camere spațioase avea alături o cameră mică, potrivită pentru a fi folosită ca baie sau bucătărie, și chiar în lunile cele mai fierbinți, pereții groși de aproape un metru păstrau camerele răcoroase, în timp ce o briză ușoară se filtra prin obloanele din lemn. Ferestrele dădeau spre lagună, unde vedeam capetele broaștelor țestoase care se bălăceau în apa călduță. Cam pe la mijlocul distanței dintre casă și lagună, terenul plat acoperit cu nisip se arcuia ușor, formând un mic dâmb încoronat de rămășițele unei fortărețe crenelate, iar în spatele acesteia se contura linia dealurilor care despărțeau Sur-ul de deșertul Wahiba. De cele mai multe ori, seara colinele îndepărtate dădeau orizontului o culoare viorie purpurie, când soarele se lăsa la asfințit.

Pe scurt, casa era magnifică și încercai o adevărată plăcere să o poți readuce la vechea glorie de gospodărie plină de viață, înfloritoare. Cămășile verzi au trudit vreo zece zile pentru a o pune la punct. Când

au sosit, condițiile în care se afla erau lamentabile: prin camere pășteau capre, praful și murdăria domneau pretutindeni, până și o vacă era priponită într-un colț al curții. Cămășile verzi au măturat și curățat. S-au adus cinci camioane încărcate cu coral sfărâmat de pe plajă, care a fost apoi împrăștiat în curte. Dharamsey a trimis trei duzini de cadre metalice pentru paturi și câteva camere au devenit dormitoare, în camerele de la etaj am pus pe jos covorașe și perne, în stilul tradițional, căci ar fi părut o adevărată insultă adusă eleganței clădirii să faci altfel. S-au folosit trei sferturi de tonă de lapte de var pentru a spoi pereții pe clin afară, și pe dinăuntru. Ușile mari de la intrare au fost răzuite și date cu ulei. Prin eforturile noastre am reușit să transformăm marea casă. Ca să sărbătorim evenimentul, am făcut o petrecere pentru cămășile verzi. În răcoarea serii, sub un cer ca de catifea, oamenii păreau niște licurici pe când atârnau felinare în jurul pereților curții. O singură fâșie de lumină lucitoare se strecura afară de sub ușa bucătăriei, unde cei doi bucătari indieni care îi angajasem în Sur preparau pui cu *curry*[4], în timp ce lumina punea în evidență curbele arcelor și nișelor din curte. Singurele zgomote care se auzeau erau conversația în șoaptă a oamenilor și târșâitul picioarelor pe coral.

Această impozantă casă mai avea și un alt avantaj: se afla destul de aproape de locul unde mi-am propus să construiesc nava, ca oamenii să poată merge la lucru pe jos, dar prea departe ca să o șteargă neobservați în timpul zilei înapoi spre dormitoarele lor. Devenisem precaut în privința muncitorilor pe care îi foloseam. Locul ales nu era decât un dâmb puțin mai înalt pe plajă și îl reperasem împreună cu alte două ca fiind singurele posibile pentru șantier. Nu am fost deloc surprins când mi s-a spus că aceste locuri erau exact acelea unde constructorii navali din Sur își făureau altădată marile lor nave. Locul meu avea însă un mare dezavantaj — se inunda în timpul mareelor de primăvară. În zilele de demult faptul nu prezenta importanță. Meșterii de atunci așteptau până când mareea se domolea și apoi se întorceau la lucru. Eu nu puteam să-mi permit să pierd nicio zi de lucru. Eram în competiție cu timpul pentru ca nava să fie gata la a zecea aniversare a zilei naționale a Omanului, la mijlocul lui noiembrie, și calculasem că pentru a putea lucra neîntrerupt era necesară o platformă de vreun metru înălțime, ca nava să fie astfel deasupra nivelului mareei.

Construcției acestei platforme a constituit un exemplu în privința vitezei și a eficienței cu care se puteau aranja la nevoie lucrurile în Oman. În prima zi m-am dus la Mascat la Ministerul Planificării în vederea obținerii permisiunii pentru construcția platformei. Am primit aprobarea în 24 de ore și m-am dus la o mare firmă de construcții ale cărei vehicule le văzusem lucrând în deșert, lângă Sur. I-am întrebat dacă ar putea să mă ajute în această problemă. Desigur că puteau. Directorul lor a făcut o schiță pe spatele unui plic și a estimat că erau

necesare 300 de tone de pietriș pentru construirea platformei. Tot ceea ce m-a rugat să fac a fost să marchez locul cu țăruși. Mi-a promis că în trei zile mașinile lui vor fi acolo..

M-am întors la Sur pe țărm. Chiar în mijlocul spațiului unde urma să fie construită platforma se afla o baracă șubredă, improvizată din foi de placaj, pe care era o reclamă jupuită pentru băuturile gazoase locale. Această baracă strâmbă aparținea unor mecanici din Sur care reparau motoare de bărci și ei țineau acolo o mulțime de unelte ruginite, părți stricate din motoare, cutii de unsoare, zdrențe de tot felul, petice vechi adunate și puse bine pentru când ar putea fi de folos. Am discutat cu cei doi mecanici. Cum terenul aparținea ministerului, i-am întrebat dacă ar avea ceva împotriva mutării barăcii lor la câțiva metri mai departe, într-un loc mai bun pe care să și-l aleagă, așa încât să-mi pot construi platforma. Cei doi au fost foarte binevoitori. Nu era nicio problemă. M-au asigurat că-și vor muta baraca în ziua următoare. I-am sfătuit să o facă neapărat, căci în trei zile vor sosi camioanele. Au spus că nu-i nicio problemă, se va face.

în ziua următoare baraca era neclintită la locul ei. Nu fusese mișcată niciun centimetru și nu se vedea nici urmă de vreo activitate. L-am găsit pe unul dintre mecanici și i-am vorbit. L-am prevenit că trebuie să încep lucrul la platformă peste două zile, căci camioanele cu pietriș fuseseră angajate. „Nicio problemă, nicio problemă, — m-a asigurat — baraca va dispărea mâine".

Ziua a doua era exact ca și prima. Baraca tot pe loc se afla, nemișcată.

în a treia zi i-am găsit pe cei doi mecanici lângă baracă, întinși la soare, fumând și pălăvrăgind. Le-am spus că vor sosi chiar în acea dimineață camioanele cu pietriș, iar baraca lor era în mijlocul pătratului însemnat cu țărușii mei. Au ridicat din umeri. Era limpede că nu credeau că se va întâmpla ceva așa de repede. M-am dus acasă pentru a lua micul dejun și când m-am întors o oră mai târziu i-am găsit pe cei doi mecanici foarte agitați. Deasupra barăcii lor se profila o mașină uriașă, atât de mare incit șoferul, cu capul înfășurat într-un fular și cu ochelarii de protecție asemănători celor ai unui astronaut, nu părea mai mare decât o păpușă. Vibrațiile motoarelor imensei mașini păreau că zguduie construcția șubredă și totul în jur era acoperit de un val de praf provenit din cele 15 tone de pietriș pe care uriașul le răsturnase. Cei doi mecanici erau înnebuniți. „Opriți mașinile" — se rugau ei. „O vom muta în această dimineață. Baraca noastră va fi îngropată. Vă rugăm, chemați o macara să ne ajute". Le-am spus că nu exista nicio macara disponibilă și oricum era prea târziu. De-a lungul drumului care mergea spre acest loc vedeam valuri de praf, pe măsură ce basculante uriașe soseau descărcând tone de pietriș. M-am oferit să le mut baraca. „Da, orice, orice", au spus, și cel

mai în vârstă dintre ei și-a aruncat turbanul la pământ și a început să se bată cu pumnii în cap. Le-am făcut semn celor douăzeci de cămăși verzi ale mele, care urmăreau spectacolul cu rânjete până la urechi. Veseli, au luat-o la fugă spre baracă și au năvălit înăuntru. Asemenea unor furnici care salvează ouăle dintr-un mușuroi dărâmat, cămășile verzi au reapărut, ducând în mâini diferite bucățele de obiecte și piese mecanice ruginite, salvându-le de la pericol. Încă un drum și cabana a fost golită. Cămășile verzi au revenit cu baroase. Bang, bang, bang! Și acoperișul din tablă ondulată a zburat. Alte zgomote și pereții din placaj au căzut întocmai ca cei ai unor case din cărți de joc. Câte cinci cămăși verzi la fiecare latură au luat un perete și diferite părți ale barăcii și au pornit-o repede ca niște insecte cu multe picioare. Stâlpii din cele patru colțuri au fost dislocați și douăzeci de minute mai târziu baraca dispăruse.

Convoiul de basculante gigantice continua în mod inexorabil să transporte material și să-l descarce cu zgomote asurzitoare și apoi, sforăind, se întorcea în deșert. Un buldozer și-a coborât zăngănind lama și a început să împrăștie și să preseze pietrișul. Pretutindeni nori de praf, zgomot și balamuc. Patru ore mai târziu buldozerul a împins ultima cantitate de pietriș la locul respectiv și, condus de o cămașă verde, s-a retras încet spre a fi legat de marea chilă a navei. Întorcându-se cu grijă pe platformă, buldozerul a tras după el chila, a așezat-o în poziție și a plecat. Întreaga operație de amenajare a șantierului a durat trei zile și jumătate de la început până la sfârșit. Am dobândit și o poreclă pe litoral. De atunci toți cei care lucrau acolo mi-au spus *Domnul Alyom,* adică *Domnul Astăzi.* Se glumea că nu mai avea rost să mă întrebe cineva când doresc un lucru să fie făcut, căci întotdeauna spuneam: „astăzi”. Cei doi mecanici care fuseseră mutați erau încântaţi. Cămășile verzi le făcuseră la loc baraca, acum se aflau deasupra nivelului mareei, pe propria lor platformă de pietriș în miniatură, la circa 270 metri depărtare de locul unde fusese cu opt ore mai devreme. Platforma de lucru a fost gata în ziua de Anul Nou 1980 și a reprezentat cadoul cel mai frumos pe care l-aș fi putut dori în acea zi.

De îndată ce piesa pentru chilă, lungă de 15,8 metri, a fost așezată pe butuci de lemn îngropați în pietriș, Hoodaid, constructorul șef de nave din Oman, a întrebat dacă el și colegii lui ar putea sacrifica o capră ca să aducă noroc noului vas. Auzisem că în unele comunități arabe, dacă o femeie stearpă sare peste chila unei nave va putea avea copii. Constructorii de nave spun însă că aduce ghinion vasului și încearcă să ţină femeile la depărtare. Nu am știut niciodată ce gândeau Hoodaid și oamenii lui despre această credință, dar am observat că puseseră o pază la chilă peste noapte. În dimineața următoare au cumpărat o capră de la un beduin și cu sângele

animalului au uns chila. Carnea a constituit un adevărat ospăț pentru lucrători. Mai apoi i-am chemat pe Hoodaid și pe cei doi constructori indieni pentru a discuta planurile lui Colin Mudie. În mod obișnuit nici Hoodaid, nici cămășile verzi nu ar fi folosit planuri pentru a construi o navă. Ei lucrează după ochi și din experiență. Dar Hoodoid nu construise încă o corabie de tipul *boom* cu pânze, ci numai din acelea ale căror chile fuseseră adaptate pentru a fi conduse cu motor, iar pe de altă parte desenele lui Colin Mudie erau bazate pe date culese în mod laborios din texte istorice și din observaţiile mele privind navele cusute pe care le examinasem pe țărmul Mării Arabiei.

în timp ce studiam desenele tehnice, am descoperit că unul din lucrători nu numai că a înțeles desenele lui Colin Mudie, dar era și în măsură să le pună în aplicare. Aceasta a reprezentat un dar nemaipomenit, însă deloc surprinzător, căci omul era din insulele Minicoy. El se numea Mohamed Ismail și se afla la Sur din întâmplare. Aii Manikfan, „perla“ mea, îmi recomandase inițial pe tatăl lui Mohamed, Ismail, pentru a fi maistrul meu, căci membrii familiei sale erau renumiți în Minicoy ca lucrători specializați în construcția de nave. Când, și-a făcut apariția Ismail, aducându-și fiul cu el, s-a văzut de fapt că acesta din urmă era cel care moștenise talentul familiei. Mohamed s-a dovedit a fi un meșter înnăscut. Nu avea încă 40 de ani, dar era dotat cu o mare siguranță și putere de percepție, astfel încât celelalte cămăși verzi îl considerau în mod firesc conducătorul lor. Ochiul lui Mohamed a delectat imediat, o curbură aproape imperceptibilă în piesa chilei. Era atât de puțin vizibilă încât nici eu nu o puteam distinge ușor. Dar lui Mohamed îi plăcea ca lucrurile să fie perfecte. A spus la patru cămăși verzi să sape o groapă mare sub locul unde era defectul, a îngropat un bolovan în acea groapă și, folosindu-l ca punct de sprijin, a înfășurat o frânghie groasă în jurul chilei, a strâns-o cu ajutorul unei bare, până când chila a devenit complet plată și numai atunci a fost satisfăcut.

Chiar de la primele discuții tehnice, Hoodaid și-a dat seama de iscusința lui Mohamed. Au vorbit amândoi cum să potrivească piesele masive ale provei și pupei la chilă și după ce au desenat câteva schițe pe nisip au fost total de acord. Cămășile verzi au tăiat în lemn un șanț de îmbinare complicat, o etravă lungă de aproape 11 metri a fost fixată în locul respectiv și în momentul acela am văzut pentru prima oară cât de priceput este Mohamed în meseria lui. Lemnul pe care-l alesesem pentru etambou ne lipsea; făcea parte din cheresteaua lăsată în India în mod deliberat de către pungașii de pe *AU Mohamed.* Dar Mohamed Ismail nu s-a neliniștit. A căutat cu grijă în mormanul de cherestea, a măsurat mai multe bucăți și m-a anunțat că ar putea împreuna două grinzi, formând astfel un etambou nou. Calculase chiar cu ce să înlocuiască aceste grinzi în locurile care le erau destinate. Cât

despre restul materialului lemnos care lipsea, Mohamed Ismail a făcut un plan cum ar putea să-l înlocuiască prin planșe și grinzi destul de scurte pentru a fi potrivite în interiorul unor containere mari, iar neobositul Dharamsey Nensey a aranjat o livrare destul de complicată din India cu ajutorul prietenilor săi din Dubai și Bombay.

În următoarele câteva zile am început să-mi dau seama cât de grea avea să fie munca pentru realizarea corpului navei. Nava trebuia să fie construită asemenea cojii unui ou, adică se cerea să punem planșele la locul lor și să formăm curbele complexe ale cocii, mai înainte de a fixa coastele interioare de sprijin. Rațiunea acestei tehnici indirecte era simplă. Nu am fi putut coase scânduri în interior dacă ar fi fost coastele în cale; acestea trebuiau răsucite și curbate, înainte de a fi așezate în poziția lor și cusute. Era o metodă folosită în construcția navelor în Europa cu trei sute de ani în urmă, fiind în mare parte abandonată acum pentru că se dovedea dificilă, delicată și dura mult.

Iată-ne acum pregătindu-ne să construim în acest fel o mare corabie comercială. Dificultatea acestei sarcini s-a simțit chiar de la prima scândură pe care am încercat să o potrivim. Planșa era lungă de numai 3,6 metri și constituia chiar centrul secțiunii galboardului, prima scândură de lângă chilă. Dar această bucată de lemn era groasă de 7,6 cm și ne-au trebuit patru zile să o răsucim, cizelăm și încovoiem pentru a-i da curbura exactă. Apoi a fost necesar să netezim capătul chilei, răzuind milimetru cu milimetru pentru a o potrivi perfect. Cu ajutorul unui burghiu am făcut un șir de găuri necesare împunsăturilor de mână și am fixat în mod temporar scândură de chilă cu piroane din lemn. În cele din urmă Mohamed s-a declarat satisfăcut. Prima scândură era gata acum pentru a fi cusută. Asemenea maiștrilor zidari ai marilor catedrale medievale care își săpau numele pe piatra temeliei, Mohamed s-a aplecat peste scândură și cu creionul a scris ora, ziua și anul când a fost plasată prima scândură de bordaj a navei. Era ora 3 în după-amiaza zilei de 4 februarie 1980.

Ca la un semnal se contura acum o priveliște ciudată de-a curmezișul întinderii de nisip care ducea spre casă. Vreo 12 frânghieri mergând în monom purtau pe umeri ceea ce părea un lung piton. Dar apoi s-a văzut că era un cârnat subțire și lung de aproape 16 metri din coji de nucă de cocos așezate cap la cap, înfășurate cu sfoară, formând un fel de înveliș de grosimea unui furtun pentru incendii. Acest „piton” a fost așezat în unghiul dintre chilă și prima scândură din interiorul cocii. Au înfășurat apoi o sfoară groasă din coajă de nucă de cocos pe toată lungimea „pitonului”, trecând-o de la un capăt la celălalt până când l-au acoperit în întregime". Era o operație foarte precisă — trebuia să fie un număr exact de sfori întinse în mod egal. Când Kasmikoya, frânghierul șef, a fost gata, a împărțit oamenii în perechi, unul înăuntru, altul afară. Cel dinăuntru trecea un fir de

sfoară din fibră de nucă de cocos, de cea mai bună calitate, printr-o gaură în scândură, înapoi prin gaura opusă din chilă în jurul „pitonului" și din nou afară. Acolo venea rândul celui care stătea în exterior. Acesta răsucea sfoara în jurul unei pârghii din lemn tare, își sprijinea piciorul de chilă și o trăgea cât putea mai strâns. Partenerul lui pe partea dinăuntru bătea ușurel sfoara pentru a fi cât mai întinsă, apoi cu un ciocănaș lovea „pitonul" ca să comprime fibrele de nucă de cocos. Sfoara devenea mereu. Mai întinsă, „pitonul" era treptat, treptat presat, micșorându-se din ce în ce mai mult, până când nu mai putea fi comprimat. Împunsătura era temporar închisă cu un cui de lemn și apoi întregul proces reîncepea cu următoarea pereche de găuri. Echipele de oameni se mișcau în sus și jos, trăgând într-un ritm constant, bătând și lovind. Împungând de câte trei ori pe o parte și pe alta, au legat împreună scândură, chila și „pitonul" și în cele din urmă ultimele împunsături au fost astupate cu fibră de nucă de cocos. Le-a trebuit o bună bucată de zi, dar când au terminat, „pitonul" devenise tare și țeapăn ca o suliță de lemn, iar prima scândură fusese bine prinsă la locul ei. Constructorii de nave din Sur s-au adunat în jurul ei și au atins cu mâinile cusăturile: *„Tamam, mazboot.* Bun, corect", murmurau ei cu admirație, aprobator.

Frânghierii formau un grup ciudat. Stăteau separați de celelalte cămăși verzi, poate pentru că erau mai timizi sau pentru că veneau din aceeași insulă și preferau să fie toți laolaltă. Acești insulari aveau reputația în India de a fi total lipsiți de energie și era adevărat că cei mai mulți dintre ei se mișcau cu o încetineală deliberată Și totuși, lipsa lor de iuțeală era doar aparentă. Am observat că se aflau în pas cu lucrul tâmplarilor. Când o scândură era gata pentru a fi cusută, erau și ei gata cu „pitonul" lor, având pregătite lungimea exactă de sfoară și cuiele, iar când frânghierii fixau ultimul cep de coajă de nucă de cocos, tâmplarii terminau de pregătit scândură următoare pentru ei. Abdullakoya, fratele lui Kunhikoya și în același timp imaginea lui fidelă, era forța conducătoare în rândurile frânghierilor. Mereu nemulțumit, el se plângea tot timpul și le ținea predici celorlalți cu o voce răsunătoare care putea fi auzită perfect în toată curtea marii case și arareori ar fi fost impresionat de lâncezeala tovarășilor săi. Mai mult de jumătate din frânghieri erau oameni între cincizeci și șaizeci de ani, ceea ce însemna o vârstă foarte înaintată după normele insulei lor, unde durata vieții era mai puțin de cincizeci de ani. Localitatea Sur trebuie să li se fi părut foarte ciudată cu invazia de binefaceri moderne, ca automobile și televizoare. Am observat că nici tinerii din Agatti habar nu aveau cum merge un telefon. Când s-a deranjat o linie telefonică i-am cerut „perlei" mele să-mi spună care dintre muncitori se cățăra cel mai bine într-un cocotier. El mi-a indicat un tânăr vânjos din Agatti. Am mers împreună pe plajă, urmărind stâlpii telegrafici,

până când am detectat defectul: era un fir rupt. Dar cel din Agatti nu legase niciodată în viața lui două capetele de sârmă, așa că i-am făcut o demonstrație de cum se repară firul. El s-a îndreptat apoi spre stâlpul de telegraf, a scos nu știu de unde o coardă de nucă de cocos, a făcut un laț, și-a trecut piciorul prin el, apucând stâlpul cu amândouă mâinile, și-a lipit piciorul de el și cât ai clipi s-a cățărat ca și cum s-ar fi plimbat pe stradă. Cinci a ajuns în vârf, unde părea că se simte foarte la îndemână, a făcut legătura necesară.

— E impresionant, am remarcat eu față de Aii.

Cu un aer de dispreț, acesta a declarat:

— Nu ar fi trebuit să aibă nevoie de frânghie. Nu e exersat. Oricare din insulă poate face ce a făcut el.

Tâmplăria necesară navei era tot atât de grozavă ca și cusutul ei. Constructorii de nave arabi, conduși de Hoodaid, au fost cei care au executat cadrele principale ale vasului. Stăteau sub o prelată care îi apăra de soare, cioplind cu tesle ascuțite grinzi de câte 15 cm lățime din lemnul pregătit în acest scop. Ca de obicei, lucrau după ochi, într-o manieră liberă, complet degajați. Erau opusul cămășilor verzi. În interiorul unui adăpost din stuf pe care-l construisem pentru a avea umbră în jurul chilei, tâmplarii cu cămăși verzi lucrau cu o frenezie greu de imaginat a fi posibilă în bătaia acelui soare. Fie că ar fi cioplit o bucată de lemn groasă sau o șipcă foarte subțire pentru o articulație delicată, nouăzeci la sută din munca cămășilor verzi era făcută cu dalta și ciocanul, căci acestea erau uneltele lor. Arareori și fără tragere de inimă ar fi luat o rindea. Unealta lor era dalta din fier moale și cu aceasta făureau minuni. Puteau să cioplească o scândură dându-i cele mai delicate curburi sau puteau să-i facă unei vergi de 18 cm un vârf ascuțit ca și cum ar fi fost dată la un strung uriaș. Erau meșteri a căror castă originară din India fusese cea a tâmplarilor. Părinți, bunici, străbunici, nenumărate generații înaintea lor, toți au fost tâmplari. Când erau copii nu s-a pus niciodată problema că vor fi și ei tâmplari. Dar de îndată ce au fost destul de mari ca să ia în mină o unealta, s-au apucat de lucru. Acum, oameni maturi, lucrau ca niște mașini bine unse. Ca și cum Mohamed le dăduse un anumit lucru de făcut, îi pusese în priză și îi lăsa așa până când terminau sau le spunea el să se oprească. Niciun fel de activitate nu-i plictisea, oricât de mult s-ar fi repetat, oricât de greu ar fi fost, nimic nu i-ar fi abătut de la lucru. Cea măi mare parte a timpului nici nu se uitau la piesa pe care o aveau în mână, după cum nu-și aruncau privirile spre vârful daliei mai înainte de a pătrunde în lemn. În timp ce lucrau puteau întoarce capul, puteau vorbi cu prietenii din jur sau privi spre ceilalți din adăpostul unde lucrau, dar ciocanul care nu era urmărit se ridica și cădea cu precizie, lovind exact în daltă, niciodată pe alături, pe când eu așteptam nervos să văd producându-se o lovitură greșită care ar fi

strivit un deget. Nu s-a întâmplat niciodată nimic.

Acuratețea de care trebuiau să dea dovadă tâmplarii a fost într-adevăr extraordinară. Deoarece coca era cusută, nu putea fi călăfătuită, adică nu era posibil să se introducă material în orice crăpătură mică dintre scânduri mai înainte ca nava să fie lansată, cum se obișnuiește în mod normal când se construiesc mari vase din lemn. A introduce un material ar însemna să se întindă cusăturile, iar scândurile s-ar îndepărta. Astfel, înainte de lansarea navei, coca trebuia să aibă forma unei scoici perfecte. Asta însemna ca scândurile să fie puse strâns margine lângă margine, niciun fir de păr să nu poată trece printre ele de-a lungul unei porțiuni lungi de vreo 24 <'<• metri. O asemenea realizare era considerată de uni; ingineri europeni, veniți la fața locului, virtual imposibilă, iar confecționarea vasului pe un șantier european ar fi fost extrem de scumpă, căci se impunea o atenție extraordinară pentru fiecare amănunt. Ca să se dobândească acuratețea necesară, fiecare scândură a fost așezată la locul ei de cel puțin trei ori înainte de a fi cusută definitiv. Înainte de fiecare încercare, tâmplarul presăra o pudră albastră pe marginea uneia dintre scânduri, alătura cele două scânduri și le separa apoi, ca să observe unde a trecut praful albastru dintr-o parte în alta, indicând astfel cea mai mică imperfecțiune. Numai când cele două suprafețe se potriveau perfect, permitea Mohamed să se treacă la faza finală: un strat subțire de rășină de copac topită era aplicată pe amândouă fețele lemnului și o singură fâșie de muslin subțire era întinsă pe rășina încă neuscată, ca să fie inserată între cele două scânduri când aveau să fie presate împreună, gata pentru a fi cusute. Ca un ultim control. Mohamed avea să ia marginea care ieșea în afară a fâșiei de muslin și o trăgea cu putere. Dacă pânza luneca, el cerea atunci ca lucrarea să fie făcută din nou. Un inginer care a vizitat șantierul nostru, a calculat că această lucrare cerea o acuratețe de mai bine de 1/16 mm pe toată lungimea scândurii.

Consecința acestei griji atât de deosebite era numărul de ore necesar construirii navei. A coase un vas reprezenta o operație poate de două ori mai lentă decât construirea obișnuită de nave în care se foloseau cuiele. Cel mai bun constructor naval din India socotise că sunt necesare optsprezece luni pentru a coase părțile componente ale unui vas, iar după ce prima scândură a fost fixată la Sur, criticii locali au apreciat că vor trece doi sau trei ani până când vom putea lansa nava noastră. Dar nimeni nu a ținut seama de munca atât de stăruitoare a cămășilor verzi, care au înțeles să depună eforturi maxime tot timpul asemenea unor alergători la maraton. Începeau lucrul la ora șase dimineața cu o vigoare și un entuziasm care douăsprezece ore mai târziu, când se apropiau de sfârșitul zilei de muncă, nu păreau să fi scăzut. Uneori, fără să le ceară nimeni, lucrau până la ora nouă seara.

Niciodată nu ar fi plecat unul înaintea altora. Dacă unul dintre ei nu-și terminase lucrul, toți ceilalți unsprezece stăteau să-l ajute și apoi se întorceau acasă pe întuneric, în grup. În căldura de la Sur care te vlăguia, cămășile lor erau ude de le storceai. După vreo jumătate de oră de lucru cei mai mulți dintre ei erau atât de transpirați, încât ai fi zis că atunci ieșiseră din apă. Am stăruit să ia tablete de sare, dar și așa unul sau doi au leșinat de extenuare, căci lucrau până cădeau.

Oricât de surprinzător ar putea să pară, dar arătau bine, s-au îngrășat chiar. Ca și mașinile care au nevoie de carburanți, mâncau de stingeau. În fiecare zi luau de două ori micul dejun și aveau un prânz copios și o cină la fel. De două ori pe zi fiecare dintre ei consuma o farfurie cu un diametru de aproape 50 cm, plină ochi cu orez. Dacă nu aveau aceste cantități de mâncare, ritmul lor de lucru scădea. Munceau câte zece ore pe zi, șase zile pe săptămână. Și totuși, atmosfera în șopronul unde lucrau era foarte veselă. Într-o zi bună de lucru treceau cu mare viteză de la o lucrare terminată la alta. Făceau mereu glume și râdeau, iar veselia lor era molipsitoare. Zgomotul pe care-l produceau reprezenta dovada entuziasmului lor. Bocănitul ciocanelor de lemn ale frânghierilor se amesteca cu zgomotul produs de ciocanele tâmplarilor, care putea fi auzit la o distanță de o milă peste nisipuri. Erau zgomote viguroase, neregulate, de lovituri rapide, pe care le-am mai auzit în șantierele de la Beypore, unde poate mai bine de vreo două duzini de vase de lemn erau construite de trei sau patru sute de oameni. La Sur, acum, același zgomot răsuna mult mai stăruitor și mai puternic și nu se construia decât o singură navă, la care lucrau treizeci de oameni. Fiecare tâmplar și-a evidențiat repede personalitatea și și-a primit porecla, pentru că numele lor adevărate erau un imposibil amestec de silabe în limba malayalam de pe coasta Malabar, atât de greu de pronunțat. Picior mare era cel mai solid dintre tâmplari, un om masiv, puternic, din șantierele navale de la Beypore, care în mod inevitabil lucra alături de cel mai mic dintre tâmplari, pe care l-am numit pe dată Prichindel cel puternic. El era cel mai scund și avea turbanul cel mai impozant, însă și surâsul cel mai larg dintre toți tâmplarii și, cum sărea peste scânduri ca să-și distreze tovarășii, îmi amintea de Rumpelstilzehen[5]. Urma apoi un tâmplar serios, liniștit, căruia îi spuneam Cel din Yorkshire. Întotdeauna înainte de a-și începe activitatea se uita cu foarte multă atenție la lucrul său. Vorbea arareori și nu se oprea până când treaba nu era terminată. Chiar și cel mai tânăr dintre tâmplari care venise ca ucenic ajunsese la terminarea cocii să fie bine pregătit și cu experiență.

Ziua noastră obișnuită de lucru începea la ora cinci, de cum se iveau zorile, cu chemarea la rugăciunea de dimineață, la moscheea de alături de casa cea mare. Din balconul camerei mele auzeam cocoșii cântând și sunetele răgușite scoase de caprele care căutau de mâncare

sub fereastra mea. Caprele mâncau gunoaiele și țineau aleea curată. Sunetele următoare erau pompatul ritmic al petrolului lampant de către bucătarii care pregăteau mașina de gătit pentru micul dejun, iar în timp ce mă spălam, auzeam bâzâitul a două bărci cu motor, două *sambukuri* care treceau în josul canalului spre locul de pescuit. O lovitură într-o tavă anunța că prima gustare de dimineață era gata. Aceasta consta dintr-un castron cu orez și linte pentru fiecare om. Apoi la șase ieșeam pe balcon și suflam de două ori într-un fluier pentru adunare. Cămășilor verzi le plăcea aceasta foarte mult; ieșeau din dormitoare și își adunau uneltele, strigând pentru a-i grăbi pe inevitabilii întârziați. Așa cum se cuvenea rangului său, maistrul Mohamed apărea din dormitor un minut mai târziu decât ceilalți și traversa curtea cu un pas hotărât, ca să mă întâlnească la capătul scărilor și să discutăm programul de lucru. Apoi mă interesam dacă cumva cineva era bolnav, deși repertoriul meu medical se limita la aspirină și laxative. Dacă era vorba de ceva mai serios, se impunea o călătorie la dispensarul din oraș, mai târziu.

Mohamed anunța cu glas tare programul de lucru și își alegea oamenii de care avea nevoie, apoi cămășile verzi porneau la lucru prin ușa mică din marca poartă dublă, ca piticii din *Albă ca Zăpada,* mai ales atunci când aveau în fruntea lor pe Prichindel. Lucrau până la nouă și jumătate dimineața, când cei doi bucătari apăreau mergând prin nisip spre locul unde oamenii munceau, purtând pe cap oale mari pline cu mormane de clătite aurii-cafenii, câte trei-patru pentru fiecare, și alte porții de orez și fasole. A doua gustare de dimineață dura o jumătate de oră și apoi munca continua până la vremea prânzului condimentat cu *curry,* care se lua acasă, urmat de o mică siestă, pentru a evita timpul zilei când era căldura în toi. O lovitură puternică cu o vergea de fier într-un butoi cu benzină îi trezea la ora două pe cei care dormeau și apoi continuau lucrul până la ora cinci, când erau liberi să se oprească. Dar adesea preferau să stea până la șase sau șapte seara, după care se întorceau acasă obosiți morți, se spălau, apoi se așezau cu picioarele încrucișate în curte pe rogojini, și luau o a doua doză masivă de *curry*. La opt jumătate scara dormeau tun. Vineri oamenii își spălau lucrurile, scriau acasă sau se duceau să pescuiască. Nu-i interesau distracțiile, căci veniseră în Oman să câștige bani grei pentru familiile lor din India și puneau banii de-o parte cu grijă pentru ziua când aveau să se întoarcă acasă.

Cămășile verzi primiseră acum întăriri prin venirea unui al treilea grup de recruți. Toți din acest grup erau din Minicoy, insula lui Mohamed și a „perlei" mele. Aceștia erau buni la toate, puteau să lucreze puțin la tâmplărie, se pricepeau să dea o mână de ajutor și la frânghii, dacă era necesar, dar nu aveau aceeași dibăcie ca și profesioniștii, care lucraseră toată viața lor în asemenea specialități. Ei

erau marinari care lucrau pe uscat, mutau grinzile, așezau materialele, reparau baraca unde se lucra, construiau eșafodajul din jurul navei și așa mai departe. Asemenea celor mai mulți marinari, puteau să facă aproape orice, să mânuiască până și singurele unelte pe care le foloseau la construcția navei, burghiele de mână cu care se făceau în scânduri găurile pentru împunsături. Marinarii din Minicoy manipulau și fierăstrăul bandă indian atât de înspăimântător, utilizat pentru a fasona conturul brut al coastelor navei. Acest fierăstrău era o născocire monstruoasă, o amenințare continuă pentru oameni, căci marile roți cu spițe se învârteau nebunește, iar lama lor era sudată simplu pe un foc de cărbuni. Mă temeam că într-o bună zi va zbura și va tăia vreo mână sau vreun picior. Dar, ca și lovitura greșită a ciocanului tâmplarului, nu s-a întâmplat niciodată nimic.

Februarie a fost luna cea mai grea. Un vânt aspru sufla dinspre nisipurile Wahiba printre dealurile din spatele Sur-ului, bătând de-a curmezișul șantierului. Baraca noastră din stuf scârțâia și gemea prinsă în rafale. Oamenilor le intra nisipul în ochi în timp ce stăteau cu privirile ațintite asupra lucrului. A izbucnit și un mic foc, când cărbunii aprinși au fost purtați de vânt în stuf. Cămășile verzi au format repede un lanț și au aruncat găleți cu apă pentru a stăvili flăcările, mai înainte ca să se întețească. Dar pentru noi a fost un avertisment, căci ne-am dat seama cât de repede se putea nimici totul. Stricăciunile cele mai mari produse de vânt au fost aduse scândurilor navei. Pentru a obține curbura exactă, înmuiam lemnul cu ajutorul aburilor într-un recipient special pe care îl confecționasem noi. Apucam scândură cu mâna înfășurată în sac și o aruncam într-un locaș făcut în pământ. Acolo cei din Minicoy o apucau cu o pârghie terminată cu două brațe asemenea unui mare diapazon și o îndoiau cu troliuri aranjate astfel ca să răsucească scândura în forma necesară. Scândurile scoteau tot felul de scâncete și scârțâituri sub tensiunea la care erau supuse, iar dacă ai fi pus mâna pe punctele de presiune ai fi putut simți căldura care emana din lemnul torturat. Dar când bătea vântul dinspre deșert, le usca atât de repede încât unele crăpau, despicându-se apoi cu o pocnitură puternică, ceea ce însemna o dimineață întreagă de lucru pierdută. Îndoiam rând pe rând scândurile dându-le forma necesară, plecam apoi la masă și când ne întorceam găseam că vântul drăcesc sufla din nou, umiditatea scăzuse iar scândură se încovoiase, schimbându-și forma pe care o doream. În aceste zile grele oamenii începeau să devină agitați, poate pentru că transpirația se usca atât de repede pe pielea lor sau poate pentru că alimentația era greșită. Păstrând încă unele amintiri din remediile căpitanului Cook, le-am indicat să consume în fiecare zi chitre proaspete.

Acum mi se alăturase și Bruce Foster, un fotograf profesionist din

Noua Zeelandă. Prima lui sarcină era să fotografieze fiecare etapă a construirii navei. Avea să fie probabil ultimul mare vas cusut care se mai făcea și doream să am o evidență completă a întregului proces. L-am cunoscut pe Bruce în Noua Zeelandă, în timpul unei călătorii în care țineam un ciclu de conferințe, și s-a oferit să ne ajute. De câte ori plecam de la Sur la Mascat, Bruce prelua treburile ca adjunct al meu și supraveghea cămășile verzi. Inveterat călător, Bruce vizitase de două ori India și amândoi ne deprinsesem foarte bine cu cămășile verzi. Știam prea bine că erau lucrători excepționali, dar nu ar fi rezistat în fața unei posibilități de a pune la încercare naivitatea noastră.

Era o lecție pe care o mai avea de învățat încă un vechi prieten al meu, Trondur Patursson. Trondur a venit la Sur să-i țină locul lui Bruce, când acesta a plecat în Noua Zeelandă, în vacanță. De profesie pictor, Trondur făcuse parte din echipajul vasului *Brendan* și locuia în insulele Feroe.

— Bine. E bine, a afirmat el aprobator în timp ce se urca prima oară pe piesa destinată provei. Cu barba lui mare și stufoasă și părul creț arăta asemenea unui zeu norvegian al mării. Știi, Tim, a continuat el, forma aceasta este aceeași cu a balenei, balena albastră, când înoată sub apă.

Soția sa, Borgne, îl întovărășea, ca și fiul lor Brandur, în vârstă de doi ani. Familia s-a instalat în casa cea mare. La început ofereau un spectacol ciudat cu pielea lor palidă de nordici, dar în curând au dobândit o culoare ca din Oman datorită soarelui care i-a bronzat. Au fost practici și, pentru a le fi răcoare, au început să poarte îmbrăcăminte din Oman. Femeile din Sur care locuiau în casele din jur i-au dat lui Borgne șalvari și o cămașă, iar micuțul Brandur fugea de colo-colo îmbrăcat într-o *dishdasha* pe măsura lui, cu un turban de sub care îi ieșeau afară capetele roșii, arse de soare, ale urechilor. Trondur era fermecat de coloritul deșertului din jurul orașului Sur și la sfârșitul săptămânii o pornea cu blocul de schițe pentru a desena și picta formele ciudate ale dunelor de nisip la răsărit sau la asfințit, când razele joase ale soarelui schimbau contururile dunelor viorii și ocru în umbre stranii.

L-am lăsat să supravegheze construcția navei la Sur când am plecat la Londra, iar după câteva zile cei mai șmecheri dintre cămășile verzi au început să pună la încercarea posibilitățile de apărare ale lui Trondur. Cămășile verzi au găsit că era un om amabil, înțelegător, care nu zicea nimic când oi părăseau lucrul mai devreme și le accepta scuzele privind lipsa de materiale și unelte. L-au convins că trebuie să țină sărbătorile indiene, care erau multe, ca și pe cele ale Omanului. Ritmul lucrului a devenit îngrijorător de repede foarte lent, iar construcția navei înainta ca melcul. Dar instigatorii cămășilor, verzi nu țînuseră seama de Borgne. Ea a tot urmărit și așteptat, până când

situația a devenit: intolerabilă și atunci a explodat ca o femeie furioasă din neamul vikingilor, a strigat la cei din Agatti, i-a certat pe bucătari care începuseră să o înșele la banii pentru rațiile zilnice și l-a ocărit cu asprime pe Mohamed pentru că nu urmărea îndeaproape lucrul oamenilor. Toate acestea mi le-a povestit Trondur cu un surâs evaziv, când m-am întors.

— Borgne, foarte supărată, mărturisi el. Acum, munca mult mai bine.

Astfel coca începea să crească și și-au făcut apariția unii vizitatori. Sayyid Faisal a venit să vadă cum progresează lucrul. Ministerul lui se dovedise a fi un patron ideal, ne lăsa în pace să ne vedem de treabă, în timp ce Dharamsey ne procura tot ceea ce ceream. O dată pe lună el ne trimitea un camion cu proviziile de bază: saci cu orez, fasole, pungi cu nucșoară, pachete lipicioase cu coriandru și bidoane cu ulei de nucă de cocos pentru gătit. Odată cu ele trimitea și un funcționar indian, care se așeza cu picioarele încrucișate în mijlocul curții, în timp ce cămășile verzi se înșiruiau ca să-și primească plata, iar cifrele sumelor încasate erau trecute cu cerneală roșie într-un registru mare sprijinit pe o pernă.

Se dusese vestea că o navă impozantă prinde forme pe plaja de la Sur și demnitarii provinciei începuseră să vină la fața locului. Cu pelerinele și pumnalele de argint, erau figuri magnifice, însoțiți de escorta lor în ținută de ceremonie, purtând puști prinse în banduliere impresionante de-a curmezișul pieptului și cartușe strălucitoare. Augustii vizitatori se suiau pe schele și își aruncau privirile jos, în adâncul navei și îi vedeam dând din cap aprobator, *Tamam, Wayid gawi* – foarte rezistent. *Mazboot* — corect", declarau ei și atingeau cu mâna cusăturile cu sfoară de nucă de cocos. Noua navă căpăta reputație și în același timp începea să le trezească afecțiunea.

Printre vizitatori se afla și un bătrânel ca un spiriduș, cu o față scofâlcită, cam de vreo șaptezeci de ani cel puțin. Umbla anevoie, șchiopătând, dar asta nu-l împiedica să se cocoațe pe schele, care acum ajunseseră de vreo 3.6 metri. De acolo lovea cu vârful bastonului său încheieturile scândurilor. Hoodaid, șeful constructorilor, mi-a spus că era Saleh Khamees, un căpitan de marină în rezervă, poate cel mai bun din Sur, și nimeni altcineva nu ar fi putut să-mi povestească mai mult decât acesta despre călătoriile comerciale de altădată. Așa că m-am dus la el acasă, în mijlocul orașului Sur și am petrecut cu Saleh Khamees o după-amiază încântătoare. Acesta era echivalentul din Oman al unui lup de mare, cu povești năzdrăvane, tot atât de plin de entuziasm ca și un tânăr. Mi-a povestit cum a luat comanda primei lui nave, când nu avea decât 12 ani, la întoarcerea din India, când tatăl său, proprietarul navei, a murit pe mare. Băiatul de 12 ani a adus nava acasă și, începând de

atunci, timp de 40 de ani, a navigat regulat de două sau trei ori pe an în India. Saleh Klamees dădea din mâini agitat, iar ochii îi străluceau, pe când vorbea despre furtuni și naufragii, despre oameni salvați din apă» despre traversări record și cum, în cele din urmă, fiul său, care a luat conducerea navei când Saleh a devenit prea bătrân, a eșuat pe coasta de sud a Omanului. Pierderea a fost totală. Nu au mai construit alt vas pentru a-l înlocui pe acela, căci comerțul era mort. Dar Saleh păstrase vechile lui hărți și sextantul ca amintire. A cotrobăit prin boccelele și cutiile din camera lui și mi le-a arătat plin de mândrie.

Una din poveștile pe care le-am ascultat a fost deosebit de interesantă. Plecând din Sur, nava lui a fost prinsă într-o furtună puternică aproape de Ras al Hadd. Marea era foarte agitată și talazurile atât de înalte, încât nava se afla în pericol de a se scufunda, așa că a aruncat peste bord întreaga încărcătură pentru a ușura vasul și a-l face să plutească. L-am întrebat dacă nu s-a temut că s-ar fi putut răsturna. Mi-a răspuns că nu, căci păstrase în santină 6 000 kg de curmale pentru a o menține dreaptă. Mi-am notat cele spuse de el. Printr-o socoteală simplă îmi spusese de fapt, în linii mari, ce balast trebuia să pun în noua mea navă.

Saleh Khamees mi-a mai povestit de asemenea de ce marile case de pe țărm, asemenea casei în care locuiam, fuseseră părăsite și rămăseseră nelocuite. Această situație era rezultatul unei mari catastrofe petrecute cu o generație în urmă. Aproape întreaga flotă din Sur se întorcea acasă încărcată de la Zanzibar și tocmai când se apropiau de coasta Omanului s-a pornit o furtună violentă. Căpitanii s-au îndreptat spre adăpost lângă insulele Kuria Muria, aruncând acolo ancorele. Furtuna era atât de puternică, încât cablurile au fost smulse și întreaga flotă a naufragiat. Pierderile de vieți au fost cumplite. Se spunea că din vasul cel mai mare, *ganja,* care era mândria portului Sur, s-au înecat mai mult de două sute de suflete. Bărbați, femei, copii, familii întregi au fost șterse de pe fața pământului, iar averile lor distruse odată cu navele. Proprietarii de vase din Sur nu s-au mai refăcut niciodată și multe familii au fost ruinate fără speranță de supraviețuire.

Familia Patursson putea să rămână la Sur doar două luni și trebuia să-mi găsesc un nou adjunct. Pe când mă aflam la Londra, am primit o scrisoare din partea cuiva care dorea să realizeze un model exact la scară după barca din piele *Brendan* și îmi cerea planurile. Cererea era atât de amănunțită și dovedea că era vorba de o persoană specializată, încât l-am invitat să ne întâlnim ca să-i dau răspunsul. Era un american pe nume Tom Vosmer, un ursuleț din pluș cu o barbă stufoasă, foarte calm, dar ferm. Tom își ducea existența făcând tot felul de lucruri, și în timp ce vorbeam cu el despre modelele de nave pe care le-a executat sau le-a reparat pentru clienții săi, m-am gândit

că aveam în fața mea tocmai omul care îmi trebuia pentru a mă ajuta la noua mea navă. Nu exista nimeni în viață cu experiență în construirea unei nave arabe medievale. Iată însă un om care construise în miniatură tot felul de vase, de la nave din secolul al XVIII-lea până la galere romane. Când l-am întrebat dacă nu vrea să mă ajute, nu la construirea unui model, ci a unei nave de mărime naturală, o replică identică a unui *boom* medieval, ochii lui Tom au strălucit plini de încântare în spatele ochelarilor. Nu a stat deloc pe gânduri. Mi-a cerut să-i dau trei săptămâni pentru a-și pune la punct treburile de la Londra și apoi va porni spre Oman.

Tom a sosit cu prietena lui Wendy și, asemenea soților Patursson, cei doi au trebuit să fie puși la încercare de cămășile verzi. Iată că într-o zi sosi o telegramă pentru unul din Agatti. Puțin mai târziu, un tâmplar din Malabar a venit la Tom să-l întrebe ce înseamnă cuvântul.. Decedat".

— Mort, înseamnă mort, a răspuns Tom. Mecanic, iar apoi, după o pauză, l-a întrebat:

— De ce vrei să știi?

— Kasmikoya a primit o telegramă de acasă, în care i se spune că un membru al familiei sale a decedat.

Tom, foarte necăjit, s-a dus să-l caute pe Kasmikoya și l-a găsit aproape leșinat de emoție, înconjurat de alți insulari cu fețe triste. I s-a arătat telegrama fatală. Scria: „Vino acasă, fiica Jameela decedată". Plin de simpatie, Tom l-a dus pe Kasmikoya la sediul nostru și a aranjat cu bucătarul să-i dea ceai. Apoi a venit repede să mă vadă pe mine.

— A murit fiica lui Kasmikoya. Îmi spuse el mâhnit. A primit acum o telegramă. Oamenii sunt foarte amărâți. I-am dat după-masa liberă.

Suspiciunile mele au fost imediat trezite. Cunoșteam prea bine cămășile mele verzi și m-am uitat în calendar. Da, tocmai avusesem ziua de plată și condițiile erau favorabile pentru o mică șicană. Kasmikoya avea contract să lucreze până la lansarea navei. Dacă ne înșela pentru a pleca mai devreme, atunci și ceilalți frânghieri aveau să-i urmeze exemplul, iar nava nu va fi niciodată construită.

— Iată telegrama, spuse Tom, înmânându-mi-o.

Am citit-o. Telegrama fusese, într-adevăr, expediată din Agatti. Am trimis să-l cheme pe Kasmikoya să vină la mine. Apăru târșind picioarele și arătând, în mod evident, cam nervos.

— Kasmikoya, am început eu, căutând să fiu cât mai indiferent. Îmi pare foarte rău că ai primit această telegramă prin care ți se aduce la cunoștință moartea fiicei tale Jameela. Cine crezi că a trimis-o?.

— Vărul meu. Trebuie că vine de la vărul meu.

— Vrei să te duci acasă?

— Da, trebuie să mă întorc să am grijă de familia mea. Și soția mea

a murit și nu are cine să se ocupe de ceilalți copii.

— Dar telegrama asta s-ar putea să fie o înșelătorie din partea cuiva care dorește să te amărască. Mai înainte de a pleca voi face câteva cercetări pentru a fi sigur. Ar fi mai bine să știm exact ce s-a întâmplat.

Kasmikoya și-a lăsat privirea în jos, uitându-se la picioare.

— O să trimit o telegramă în Agatti, am continuat eu, voi adresa telegrama funcționarului responsabil cu afacerile insulei, cerându-i amănunte despre decesul fiicei tale.

Kasmikoya a părăsit camera. O jumătate de oră mai târziu se auzi o bătaie timidă în ușă. Era un altul din Agatti.

— Kasmikoya nu vrea să trimiteți telegrama, spuse el sfios. Va aștepta până se va termina construirea navei.

în dimineața următoare, Kasmikoya nu se arătă câtuși de puțin rușinat, era vesel ca și cum nu ar fi auzit niciodată de telegramă. Ceilalți păreau voioși, glumeau între ei, iar când și-a făcut apariția Kasmikoya, toți făceau cu ochiul și zâmbeau cu înțeles.

Tom a învățat în același timp că atunci când arc de-a face cu cămășile verzi nu trebuie să ia lucrurile de bune de la prima vedere.

Ajunsesem acum în luna mai, iar căldura era îngrozitoare. Temperatura la umbră se ridica până la 48°. Pe la ora zece dimineața strălucirea reflectată de nisip îți făcea rău la ochi. Orice activitate obișnuită de pe țărm înceta. Clini cu limba afară de un cot se strecurau la umbră și împărțeau acest neînsemnat adăpost cu caprele care zăceau de mai mult timp acolo. Dar munca pe vas nu se oprea. Printre valurile de căldură care făceau să strălucească nisipurile, zgomotele neîncetate ale ciocanelor continuau pe măsură ce activitatea progresa și flancurile navei se ridicau drepte în sus. Era imposibil să se lucreze pe căldura toridă a amiezei, în schimb ne sculam pe întuneric și lucram până la prânz, iar apoi zăceam vlăguiți de căldură până la trei după-masă. Pe măsură ce aerul începea să se mai răcorească, ne întorceam la navă și lucrul continua până seara. Noaptea cămășile verzi dormeau în curte pe rogojini. <.

Aveam acum un alt expert care să ne ajute, un uriaș vesel, constructor naval, Robert Marten, care locuia nu departe de casa mea, în comitatul Cork, în Irlanda. Robert a fost singurul om pe care cămășile verzi nu au încercat niciodată să-l înșele. Era prea șmecher pentru ei și o știau — el a recunoscut că de fapt cămășile verzi nu erau decât niște începători în arta înșelătoriilor în comparație cu unii dintre lucrătorii navali din Irlanda. Dar mai exista și un alt motiv pentru care cămășile verzi nu puteau să-l tragă pe sfoară pe Robert. El avea un fler special de a recunoaște lucrul fiecărui tâmplar în parte. Pentru ochiul experimentat al lui Robert fiecare lăsa o urmă specială pe bucățica de lemn pe care o lucra, așa încât Robert putea să umble în jurul navei

oricând și să-mi spună exact cât de mult lucrase fiecare din ei.

Ultimele coaste ale corpului navei erau fixate acum. Acestea fuseseră cusute la locul lor, așa încât puteau să se îndoaie și să alunece față de învelișul vasului. O grindă mare a fost plasată de-a curmezișul pentru a prelua greutatea catargului, puntea a fost așezată pe grinzile ei, iar oamenii din Agatti, după ce au terminat de cusut, au petrecut o săptămână umplând spațiile formate de cusăturile din bordaj cu fibre de nucă de cocos, sarcină plictisitoare. Dar esențială. Socotisem că perforasem 20 000 găuri în lemnărie și dacă aceste găuri nu ar fi fost bine astupate, apa ar fi trecut prin ele ca printr-o sită. Pe partea din afară a corpului navei găurile au fost astupate cu o pastă făcută din rășină topită și amestecată cu scoici, pregătită pe o planșă până a căpătat consistența unui aluat. La urmă, oamenii din Agatti au intrat în interiorul cocii. Acolo li s-au dat bidoane cu ulei vegetal și ei au întins cu perii și pămătufuri uleiul peste cusăturile din „piton". Fibrele de nucă de cocos au supt uleiul. Frânghierii mi-au spus că dacă doream ca nava să supraviețuiască, era foarte important ca funiile să fie bine unse. Dacă funiile erau tratate cu ulei la patru sau șase luni, ei garantau că nava avea să dureze șaizeci sau chiar o sută de ani. Nu m-am îndoit de spusele lor. Văzusem scândurile unui vas cusut cu șaizeci de ani în urmă și îi studiasem cusăturile. Funia din fibră de nucă de cocos era ca și nouă.

în ultima săptămână înainte de lansare am aplicat un strat de protecție contra scoicilor și diferitelor vietăți care se lipesc de fundul navei. Preparatul era strict tradițional, var amestecat cu grăsime de oaie și întins cu mâna. Am fiert bucăți de grăsime pe care le-am cumpărat în bazar, am adăugat praful de var, amestecând, și ne-am apucat de lucru. Dar cum aveam foarte puțin timp la dispoziție, am telefonat la centrul local de pregătire a marinei sultanului, întrebând dacă ne pot trimite ajutoare suplimentare. Răspunsul a fost, evident, afirmativ. Aveau tocmai un grup de elevi în curs de pregătire și îi vor trimite pentru a ne ajuta. Patruzeci de tineri din Oman, îmbrăcați în pantaloni scurți și veste, au sosit la timp în două camioane ale armatei. La comanda subofițerilor lor s-au apucat să ungă vasul cu seul de oaie lipicios și rău mirositor. Când s-a uscat această unsoare, interiorul navei avea o finisare albă elegantă. Deasupra liniei de plutire, uleiul vegetal a scos în evidență tonurile bogate, cafenii ale lemnului *aini*.

Oamenii din Minicoy au început să demonteze baraca. Pe măsură ce desfăceau rogojinile, noua navă apărea ca un fluture ce-și sparge crisalida. Nava se contura imensă, înălțându-se deasupra nisipului, un monument al iscusinței oamenilor care au construit-o. 140 de tone de cherestea transformate într-o singură construcție elegantă, fiecare cusătură și încheietură fiind făcută să se armonizeze perfect cu marea.

Am introdus o sanie de lansare sub coca, am îndepărtat bușteniii de sub chilă și am legat-o de un tractor pentru a trage opera noastră la marginea apei. Sub tălpile săniei de lansare am pus ultimele bucăți de lemn pe care le mai aveam din India, unse cu seu de oaie. Motoarele tractorului au pornit și au tras cablul întinzându-l. Cu un zgomot puternic, cablul de oțel s-a rupt. Am încercat din nou și din nou cablul de remorcă s-a rupt. Iarăși am încercat cu un cablu mai greu, cu pârghii la pupa și cu stâlpi de telegraf vârâți sub fiecare parte laterală a navei și 15 cămăși verzi atârnate de aceștia, asemenea unor maimuțe, într-o încercare de a urni coca. Dar nava nu se mișca, rămânea neclintită. În jur domnea consternarea. A doua zi dimineață era programată lansarea.

Ministerul aranjase să aibă loc o ceremonie oficială. Mă simțeam ca un constructor de piramidă care descoperă că nu poate pune piatra din vârf în poziția dorită. Ne-a venit în ajutor, cu un teodolit, un inginer de la un șantier de construcții. A făcut măsurătorile necesare și ne-a spus vestea cea proastă: nava era plasată pe platformă în unghi, iar noi încercam să o tragem în sus.

Nu exista decât o singură posibilitate, să modificăm platforma, tăind o pantă în vale ca nava să poată fi urnită. Asta implica eforturi foarte mari. Toată lumea, inclusiv bucătarii, au lucrat întreaga noapte cu târnăcoape și sape, au mutat din loc tonă după tonă de pământ. Am aprins lumini și am lucrat fără întrerupere 18 ore. Am reușit să tragem nava înainte, puțin câte puțin. Cămășile verzi ajunseseră la un asemenea grad de oboseală, încât cădeau lucrând și adormeau pe loc peste movilele de pietriș, pentru a fi treziți peste o oră de odihnă ca să o ia de la început. Până când a răsărit soarele eram toți sfârșiți de extenuare, dar reușisem să tragem nava pe nisipul plat, udat de maree. Stătea acum acolo așteptându-și ceremonia, iar în spate platforma de pietriș care îi dăduse naștere arăta ca după o bătălie de tancuri grele.

— Ei bine, unde e lumea? întrebă Robert, uitându-se în jur. Nu se vedea nici țipenie de om. Locul era pustiu. Nu li s-a spus că azi are loc ceremonia de lansare?

Tocmai atunci am auzit un sunet slab ciudat. Un zumzet de ghioc amestecat cu o bătaie de tobe. Zgomotul ciudat se intensifică și am putut distinge un cântec ritmic și bătăi din palme. Dar era curios. De unde venea acest sunet? Nu dinspre dunele de nisip din spatele nostru. Nu se vedea nimeni, încă, în acea direcție. Părea că vine dinspre mare. Apoi am văzut înaintând în estuar o *sambukă* elegantă de pescuit, mergând cu viteză, cu valvele deschise.

n vârful catargului flutura cu imens steag, iar părțile laterale erau decorate cu stâlpi de care atârnau ghirlande colorate care fâlfâiau în vânt. Puntea era încărcată de oameni, cel puțin 50, toți în picioare, privind spre țărm, dansând, bătând din picioare și din palme în ritmul

unui grup de toboșari și al unor fluierari instalați la pupa. Era într-adevăr o privelişte emoționantă, căci toți veneau din satele lor de pe coastă pentru a saluta naşterea unui nou vas. Ambarcația lor a făcut o buclă, apropiindu-se de uscat, apoi dansatorii au sărit în apă până la brâu. Fără a înceta nici măcar o, clipă muzica, orchestra a fost purtată pe umeri în apa puțin adâncă de la mal, bătând mereu din tobe, în timp ce fluierașii se jeluiau cu instrumentul lor. Oamenii au început un dans pe nisipul de pe țărm, în care băteau cu picioarele și se învârteau; în jurul lor hainele fluturau și brațele se agitau, în timp ce instrumentele produceau torente de sunete.

Se mai auzi și o altă muzică. Venind din casele din Sur, au apărut trei coloane de oameni. În capul fiecărei coloane se aflau dansatori și cântăreți și un mănunchi de drapele. Coloanele erau asemenea unor batalioane dintr-o armată medievală. O adevărată pădure de bețe se unduia în ritmul cântecelor, iar din când în când grupuri de oameni se desprindeau din coloane pentru a executa dansuri după mişcările lente ale săbiilor lor de luptă. Coloanele s-au revărsat în jurul navei și curând coca a fost învăluită de o mare de oameni care dansau și cântau. Era un adevărat vacarm, atmosfera răsuna de nenumăratele bubuituri, de tobe, de sunetele înalte alte fluierelor și bătăile din palme ale participanților. Ritmurile erau africane, iar majoritatea pieilor erau negre. Pretutindeni se vedeau numai surâsuri și bucurie. Domnea o atmosferă de totală veselie. Unii bărbați treceau încoace și încolo, purtând mari portrete ale sultanului Qabus, alții formau șiruri șerpuitoare de dansatori, un bărbat în spatele celuilalt şi mergeau așa prin mulțime, bătând din picioare și cântând. Până și femeile se prindeau în joc, îmbrăcate în rochii de mătase neagră pe care străluceau filigrane de argint. În jurul gâtului și din urechi Ie atârnau podoabe masive de aur, iar în loburile urechilor și în nări erau prinse lanțuri tot din aur, care treceau peste obraji. În timp ce dansau și se învârteau, brățării e rigide din jurul gleznelor se loveau, lăsând să se audă jeluiri sălbatice ajungând până la înălțimea unor sunete supranaturale. Nu-mi fusese dat până atunci să văd o asemenea serbare de lansare a unei nave.

Fluxul care se ridica a pus capăt ceremoniei, gonind pe toți de pe plajă, iar noi am rămas să ne vedem în mod serios de treburi ca să aducem corabia pe linia de plutire. La început credeam că va fi destul de ușor. Nava a plutit pe creasta valului, mișcându-se puțin înainte, dar mai apoi sania de lansare a lovit un banc de nisip, a intrat ușurel în nămol și s-a împotmolit serios. Mareea s-a retras, dar nava noastră, mai potrivnică decât oricând apropierii de mediul ei natural, a rămas singuratică pe plajă. Am trudit încă o noapte. Mareea se retrăgea și am mai avut o zi pentru a săpa un canal. Ziua următoare eram gata cu două ancore așezate în apă sa o urnim. Un pluton al marinei stătea

pregătit să o tragă dintr-o ambarcație ancorată, în timp ce cămășile verzi, în apă până la piept, așteptau să împingă sania de lansare. Oamenii din Minicoy, care înotau ca peștii, plonjau pentru a verifica dacă nu există vreo piedică în jurul tălpilor de lansare.

în fine fluxul a atins culmea. Așa cum mă aflam pe puntea noii nave, am dat un semnal oamenilor din marină și aceștia au început să tragă. Cămășile verzi au lăsat să se audă cântecul lor de lucru și, opintindu-se din răsputeri, au săltat nava. Mi-am îndreptat privirile spre pupa și mi s-a părut că uscatul se clatină: vasul se mișca. Ușurel, cu delicatețe, s-a lăsat în apă. Plutea. În timp ce înainta pe canal, am auzit chiote de triumf, cămășile verzi dănțuiau și chiuiau în apa mică de la mal înnebuniți de bucurie. Picior mare s-a aruncat într-un salt în aer pentru a ateriza în apă, cu un pleoscăit puternic. Prichindel, care se afla la bord, cuprins de o incredibilă stare de fericire, a sărit peste parapet în apă, căzând pe burtă, pentru a fi apoi salvat și tras la mal de către unul din Minicoy. Am remorcat nava până la o geamandură în mijlocul curentului, ne-am descotorosit de sania de lansare și am avut un moment minunat, când Mohamed și cu mine am stat la capul scării printre punți, fiecare invitându-l pe celălalt să coboare primul pentru a inspecta coca. Am verificat împreună cala. Acolo am dat cu ochii de o șuviță de apă care se scurgea încet, dar care avea însă să se oprească de îndată ce lemnul se va îmbiba și se va umfla.

— Felicitări, Mohamed, ai făcut un lucru minunat, nava noastră e superbă, am spus eu.

S-a umflat în pene de plăcere și s-a urcat înapoi pe scară, lăsându-mă singur în coca goală. Totul era schimbat acum, vasul plutea încet, mișcându-se cu eleganță, purtat de curent. Puteam să aud clipocitul mareei trecând pe lângă învelișul navei. Am pus mâna pe scândurile care au consumat timpul și toată grija atâtor meșteri iscusiți. Simțeam întreaga ambarcație tremurând odată cu fiecare mișcare a apei. Nava mea era vie. Pentru a o construi nu au fost necesari nici trei ani, nici șaisprezece luni, așa cum se prezisese, ci exact 165 de zile.

IV MARINARI DIN OMAN

Din poruncă sultanului, navei i s-a dat numele de *Sohar,* în cinstea străvechiului port comercial Sohar, de pe coasta Batinah, cândva orașul cel mai prosper din Oman, terminusul navelor care porneau sau se întorceau din călătoriile în Orientul îndepărtat. Chiar atunci o echipă de arheologi francezi excava marea fortăreață a Sohar-ului, care odinioară domina rada unde erau ancorate navele de cursă lungă. Arheologii găseau îngropate în fundațiile fortului bucăți de porțelan chinezesc, transportat tocmai din China, probabil de vase omane. Acum, printr-o coincidență extraordinară, eram pe punctul de a porni în direcția opusă pentru a urma aceeași veche cale comercială și cu o navă similară. Dar de data aceasta aveam să iau marinari din Omanul modern.

Socotisem că pentru *Sohar* era necesar un echipaj de vreo douăzeci de oameni. Opt din ei, miezul echipei, aveau să fie marinari din Oman, care trebuiau să conducă nava în stilul tradițional. Ei trebuiau să fie marinari de primă clasă, obișnuiți cu guvernarea unui vas, căci urmau să învețe restul echipajului cum să navigheze, folosind velatura foarte specială a unei nave arabe de tipul boom. De-a lungul călătoriei activitatea principală de pe *Sohar,* mânuirea velelor, întreținerea vasului, reglarea întregului echipament cădeau în sarcina marinarilor din Oman. Pentru a păstra o evidență a activității celor din Oman și a-i sprijini, vor exista al ți voluntari, în cea mai mare parte europeni, cu diferite pregătiri tehnice speciale. Bruce Foster va fotografia; Tom Vosmer va fi radiotelegrafistul nostru, iar un operator cinematografic și unul de sunet vor face filmul călătoriei. Mai aveam nevoie de un casier, un scafandru și, bineînțeles, un bucătar.

Primul meu voluntar din Oman a fost din divizia de marină a poliției omane. Era caporal, foarte elegant în uniforma gri ca turturica, cu o beretă neagră de polițist trasă șmecherește peste cârlionții lui negri și cu cizmele, nasturii și ecusoanele strălucitoare. El a luat poziție de drepți și s-a prezentat:

— Khamees Sbait, domnule! spuse el cu o voce spartă. Vreau să mă îmbarc pentru China.

Expresia serioasă din timpul poziției de drepți lasă loc unui surâs plăcut, și începu să se legene ușor. Khamees, care în arabă înseamnă „joi", avea fizicul unui campion de box de categoria semimijlocie și un astfel de chef de viață, încât aproape că vibra de entuziasm. Îmi spuse într-o engleză stricată că era din Sur și urmărise cu foarte mult interes construirea navei. De îndată ce s-a dat de veste că se caută voluntari pentru echipaj, s-a grăbit să-și vadă comandantul pentru a-i cere permisiunea să se înroleze.

— De ce dorești să întreprinzi călătoria lui Sindbad? l-am întrebat.

— Pentru a vedea lumea, mi-a răspuns și iar a zâmbit.

— Nu ești speriat sau îngrijorat de un voiaj atât de lung?

— O, nu, spuse el. Nu am familie, doar o mamă văduvă. Ea va primi leafa mea de la poliție cât voi lipsi.

Era și el gata să facă la fel ca și străbunii lui. Totul va fi bine. Nava era frumoasă, iar călătoria va fi excelentă. M-am gândit în sinea mea că dacă voi găsi un asemenea entuziasm fără margini la fiecare, nava se va autopropulsa.

Khamees Poliție, cum i spus, avea să rămână la prima lui impresie: în timpul următoarelor opt luni veselia lui debordantă nu a slăbit niciodată. Din primele zile ale încercărilor de navigație, când am experimentat nava, Khamees Poliție era întotdeauna cel care alerga impetuos pe punte, sărind ca o paiață pe arcuri cu exclamații de încântare, năpustindu-se peste o parâmă dezlegată sau luptându-se ou o velă umflată de vânt. Niciodată nu i-au dispărut buna dispoziție și umorul. Era atât de exuberant încât a înveselit pe toți cei de pe *Sohar*.

Tânărul Eid, celălalt venit de la departamentul de marină al poliției, părea mult mult liniștit. În vârstă de 22 de ani, era cel mai tânăr dintre voluntari. Și el era tot din Sur. Iar pielea lui neagră ca abanosul și trăsăturile africane dovedeau legăturile strânse dintre Sur și coasta Zanzibarului. Într-adevăr, la prima vedere l-ai fi crezut african pur, și imediat mi-am dat seama de rudenia dintre el și meșterul binevoitor pe care l-am văzut construind o *sambukă* la Al Aija în timpul primei mele vizite în Oman. Chinuindu-ne să ne înțelegem într-o arabă stâlcită, căci nu vorbea niciun cuvânt englez, mi-a spus că maistrul era vărul său. Sid se născuse la Al Aija. Cei din familia lui erau constructori de nave și pescari, iar el intrase de curând în poliție ca civil. Avea o naivitate atrăgătoare. Se găsea într-un moment din viață când pur și simplu tânjea să părăsească barierele micului său oraș pentru a călători și a vedea cum trăiesc și alți oameni și astfel să-și împlinească destinul. Habar nu avea de ceea ce putea implica Expediția Sindbad și nici ce țări și mări se aflau în calea spre China. Nu știa nici măcar cât de mult putea dura călătoria. Dar asta nu avea nicio importanță. Pentru tânărul Eid, Expediția Sindbad constituia doar o aventură.

Opus lui, tipul cu siluetă îndesată, purtând o uniformă albă, strălucitoare, care s-a urcat pe navă în timp ce stătea ancorată în golful Mascat pentru aprovizionare, părea supracalificat pentru un candidat la postul obișnuit de marinar pe această copie a unei ambarcații arabe din secolul al IX-lea. De altfel, uniforma lui impecabilă îmi indica că era un tânăr ofițer din marina sultanului și mă întrebam dacă își dădea seama că rangul lui nu avea nicio importanță pe nava mea. De fapt nici nu ar fi trebuit să fiu îngrijorat. Dintre toți membrii din Oman ai echipajului meu, Khamees Marină avea cel mai serios motiv să se înroleze: venise ca voluntar pe *Sohar*

pentru că dorea să înfăptuiască ceva pentru țara sa. Simțea că dacă Expediția Sindbad va reuși, el va servi drapelul sultanului, așa că dorea să participe la ea cu orice preț. În lunile următoare acest patriotism sincer avea să-l îmbărbăteze pe Khamees și nu puteai să nu-i admiri simțul datoriei și voința neabătută. Aveam însă să-mi dau seama că printre ceilalți omani era mai nesociabil. Stătea de-o parte datorită mediului familial, educației primite și gusturilor sale. Khamees provenea din una din acele familii bogate sau cu bune relații care-și trimiteau fiii în străinătate să. Primească o educație pe care nu o puteau căpăta în Oman în timpul celuilalt sultan. El a studiat în Kuwait, a învățat să vorbească bine engleza și era gata să se întoarcă în Oman pentru a se pregăti să devină ofițer, când sultanul Qabus s-a urcat pe tron și a hotărât să-și modernizeze țara.

Khamees Marină provenea din neamul bedu. Asta însemna că mulți din tribul său erau seminomazi, nu făceau parte dintre cei stabiliți în orașe și pe coastă. Tribul său, Al Araimi, trăia în regiunea din interior, în spatele localității Sur, în provincia de est a Omanului, într-un ținut sălbatic bătut de vânturi, cu dealuri și pante aride, cu sate adunate ici și colo în jurul unor ochiuri de apă sau în *wadis*[6]. Unii din tribul Al Araimi erau oameni de afaceri și negustori, dar cei mai mulți erau nomazi, deplasându-se în funcție de anotimpuri. Iarna, în timpul musonului de nord-est, ei se strecurau jos pe coastă de-a lungul țărmului pentru a pescui. Coasta îi adăpostea împotriva vântului, iar marea 1? Oferea o imensă bogăție de pește. Ei rămâneau pe acest țărm până când vântul începea sil sufle din sud-vest și ridica valuri imense care veneau din Africa să se spargă într-o învălmășeală de spumă pe plajele din Oman și să închidă coasta pentru orice trafic. Iar mai apoi, așa cum făceau din timpuri străvechi, oamenii din tribul bedu Al Araimi își adunau turmele de capre și Ie mânau spre interiorul coastei, reocupându-și casele de lângă grădinile de curmali, până când sosea din nou anotimpul pescuitului. Acea parte a coastei unde veneau oi a fost vestită pentru corsarii ei până prin secolul al XlX-lea. Este un țărm cu adevărat potrivit pentru pirați, iar strămoșii lui Khamees își asigurau existența prădând vasele care treceau, atacându-le cu ambarcații iuți, piratерești și capturându-le încărcătura. Ți-l imaginai ușor pe Khamees Marină cu un turban de pirat și o pânză în jurul șoldurilor la bordul unei corăbii *bedan* de pradă, gata să atace o navă comercială. Avea un chip arab caracteristic, dar nu acea față scofâlcită a deșertului, asemănătoare cu cea a unei păsări de pradă. Nasul mic, ușor coroiat, ochii negri migdalați, gura mică cu buze cărnoase și barba neagră, scurtă, care îi încadra obrajii cu pomeții înalți erau trăsături clasice din sudul Arabiei. Profilul său putea fi găsit pe unele pietre cioplite ale populațiilor sabaean din Arabia de Sud, în ținuturile unde fuseseră localizate imperiul imaginar al Ofirului și regatul marii

regine din Saba.

Musalam a fost al doilea voluntar din marina sultanului. Bărbat chipeș și liniștit, era subofițer și venea din micul oraș Suwaiq de pe coasta Batinah. Unchiul lui era tocmai bătrânul pe care l-am întâlnit în timpul primei mele vizite în Oman construind bărci *shasha* din frunze de palmier. Musalam adusese cu el trei civili din Suwaiq care doreau să se alăture echipajului de pe *Sohar*. L-am întrebat dacă aveau vreo experiență pe mare. Musalam mi-a spus că toți proveneau din familii de pescari și crescuseră lângă apă, pescuiseră și făcuseră multe călătorii. Mi se părea cam vag ceea ce spunea el și am vrut să știu de ce acești oameni doreau să facă parte din Expediția Sindbad. El mi-a răspuns foarte simplu că nu aveau de lucru, apoi a făcut semn celor trei figuri cu turbane care se învârteau de colo-colo puțin mai departe. Au înaintat pentru a fi prezentați, un trio foarte curios. Cel mai ciudat era un bărbat înalt, apatic, cu o piele aproape tot atât de neagră ca și cea a lui Eid și cu aceleași trăsături africane pronunțate. Avea un aer somnoros, accentuat de o pleoapă care cădea în permanență, făcându-l să arate ca și cum ar fi fost mereu pe punctul de a adormi. Purta o *dishdasha* foarte murdară și în mod paradoxal se numea Jumail, ceea ce înseamnă „frumos”. Bărbatul de lângă el, îndesat și rotund ca un butoi, era în mod evident marinar. Avea un mers legănat și brațe puternice, ’ păroase, care păreau că toată viața n-au făcut altceva decât să tragă odgoane și năvoade sau să vâslească. Se numea Abdullah. Al treilea membru al trio-ului, cel mai vârstnic, era un om îngrijit, delicat, cu trăsături bine cizelate, aproape aristocratice, îmbrăcat simplu, dar ordonat Ceea ce-l deosebea de ceilalți era ținuta plină de demnitate, foarte liniștită, care se observa repede și dădea impresia unei persoane în măsură să se descurce singură, fără niciun ajutor, care văzuse multe în viață și se resemnase în fața tuturor celor văzute. Musalam îmi spuse că numele lui era Jumah și că era marinar de meserie. Descrierea era potrivită, căci Jumah navigase toată viața pe o *dhow*. Altceva nu știa, iar când l-am întrebat de ce și-a ales această activitate, mi-a răspuns foarte simplu că nu a avut altceva de ales. Se născuse într-o familie săracă dintr-un sat de pe coastă și singura posibilitate care i s-a oferit a fost să lucreze pe un vas. Fără această perspectivă nici nu ar fi putut să se gândească că ar câștiga suficienți bani ca să-și ia o nevastă. Așa că s-a îmbarcat, având doar speranța că la capătul călătoriei căpitanul îi va plăti o leafă. Nu au existat niciodată vreun contract, un salariu oficial sau o condiție de lucru. Nu avea altceva de făcut decât să se încreadă în Allah și să navigheze.

Jumah era o comoară, un adevărat tezaur de informații despre tradiția navelor arabe. Nu-și spunea părerea atâta timp cât nu era întrebat, dar putea da sfaturi bune bazate pe o bogată experiență. Știa

să ne arate cum să navigăm cu *Sohar* și aveam să învăț de la el exact ceea ce trebuia să fac într-un moment critic la bord, ce parâmă să desfac, în ce parte să îndrept nava. Fusese atâta timp pe mare, încât pierduse numărul și urma călătoriilor pe care le făcuse. Călătorise de mai bine de șase ori în Africa de Est, cam tot de atâtea ori în India și de nenumărate ori în Golful Arab. Nici nu știa câți ani are, căci se născuse într-un timp când în Oman nu existau registre de stare civilă. Pretinde a că ar avea între patruzeci și cincizeci de ani. Dar trebuie să fi avut cu cel puțin zece ani mai mult. Totuși era în formă și activ ca un bărbat de 25 de ani și avea o fire poznașă, manifestată în farse care îi lăsau o anumită strălucire în privire, făcându-l să arate ca un elf șiret. Venirea pe *Sohar* era poate ultima dorință a vieții lui de marinar. Pentru că toate navele tradiționale au dispărut, de 15 ani nu mai călătorise, ci stătuse liniștit acasă, urmărind cum îi cresc copiii, stând de vorbă cu vecinii și gândindu-se la trecut. Acum auzise despre *Sohar* și că plănuisem să mergem în îndepărtata Chină, unde nu fusese niciodată. Nu era nimic care să-l rețină acasă. Copiii lui erau mari, el se săturase de viața pe uscat și dorea să mai facă o călătorie și să se reîntoarcă la vechiul lui stil de viață. Era expresia cea mai evidentă a fenomenului cunoscut sub numele de „chemarea mării”.

Sosirea lui Jumah, Abdullah, Jumail și Musalam însemna că *Sohar* avea acum patru membri ai echipajului de pe coasta Batinah și aceștia patru îi contrabalansau pe ’ cei din provincia de est, din spatele Sur-ului, pentru că lui Eid și celor doi Khamees — Poliție și Marină — li se adăugase acum un al patrulea, Saleh. Nu știu exact când a apărut Saleh prima oară. L-am observat pur și simplu la bord, într-o bună zi, pe când făceam exerciții de navigat, un ch? P sălbatic, cu un turban mov și un *wuzar* care fâlfâia. O pânză din jurul șoldurilor asemănătoare unui *kilt*[7]. Cineva mi-a spus că Saleh fusese pescar de meserie, secund pe o ambarcație pescărească care naviga spre Kuwait și servise și în marina din Abu Dhabi. Dar, după felul în care se mișca pe punte, nu încăpea nicio urmă de îndoială că știa să navigheze. Așa că reușisem să găsesc Pe cei opt membri ai echipajului din Oman, iar ei la rândul lor aveau să învețe restul echipajului cum să navigheze un boom.

în primul rând am echipat nava noastră *Sohar* în unul dintre cele mai spectaculoase porturi din lume, la Mascat, într-o parte, sus, deasupra navei, se proiectau zidurile fortului Mirani, o fortăreață avântată spre înaltul cerului, construită de către portughezi pentru a proteja golful Mascat împotriva intrușilor. Drapelul roșu închis al gărzii regale flutura în briza ușoară care sufla dinspre est, deasupra fortului unde își avea sediul garda sultanului. În fiecare dimineață, când ne duceam la lucru, treceam pe lângă camioanele încărcate cu soldații din gardă îmbrăcați în ținută de luptă, cu berete și cu cizme

din piele de căprioară pentru deșert și înarmați până în dinți. La ziua de naștere a sultanului, soldații au înșiruit tunuri cu alămuri strălucitoare și au tras douăzeci și una de salve al căror ecou a răsunat până pe dealurile din jurul golfului. De pe *Sohar* am simțit întreaga detunătură și ne-am acoperit urechile cu mâinile, căci armele erau îndreptate direct spre noi și la descărcare puteam vedea flacăra ieșind din țeava. Salutul era pentru palatul sultanului, o extraordinară realizare din coloane de marmură și ferestre imense, înconjurat de o peluză de un verde ca smaraldul imaculat, care ajungea până la malul mării, în spatele golfului, cu fântânile sale și lămpile enorme care atârnau de arcade.. Palatul era de fapt o versiune modernă a palatelor pe care marii principi și maharajahi indieni le comandaseră pentru reședințele lor oficiale. De pe puntea navei noastre *Sohar,* în stânga palatului, puteam distinge steagurile ambasadelor americană și britanică adăpostite în minunate case vechi din Mascat. Mat departe, la stânga, se ridica construcția crenelată a fortului Jalali, celălalt paznic geamăn al golfului, apoi creasta faimosului deal pe laturile căruia sunt înscrise numele navelor care au ancorat în Golful Mascat în ultimele două sute de ani. Numele cele mai recente comemorau distrugătoare și alte nave militare și vase comerciale. Dar alte nume mai șterse datau de prin secolul al XlX-lea, când se spune că Nelson în persoană se afla în echipa de pe țărm care a scris numele navei sale. Înconjurați de un amestec atât de extraordinar de istorie și pompă, nu părea ciudat că echipam o navă medievală *dhow,* fixându-i arborele mare din prova, solid, înalt de 18 metri, cu înclinarea caracteristică, strângând parâmele din frânghie de nucă de cocos și ridicând vergile? Siluetele marinarilor cățărându-se pe greement sau mișcându-se încetișor de-a lungul vergii velei mari păreau firești, având ca fundal golful cu fortăreața.

Părea romantic pentru ochi, dar ceea ce simțea nasul era complet diferit. *Sohar* duhnea. Mirosul nu era perceptibil când te apropiai de navă într-o barcă și nici când stăteai pe punte, doar dacă nu te aflai lângă vreun bocaport deschis, când întâmplător venea câte un suflu de jos. Dar dacă coborai în cală te izbea o duhoare grozavă ca de ouă clocite, mirosul clasic, urât și greu din unele laboratoare de școală. Fără o analiză științifică pentru a-mi confirma presupunerea, am recunoscut hidrogenul sulfurat. Mirosul în sine nu mă îngrijora. Era neplăcut, dar se putea trăi cu el. Gazul care producea acest miros ataca, însă, obiectele de metal. De exemplu o brățară de argint, lăsată sub punte, în aproximativ o oră începea să coclească și peste o zi devenea neagră. M-am cutremurat gândindu-mă ce s-ar putea întâmpla cu un circuit metalic al unui aparat de radio, după o jumătate de an. Chiar și cu bocaportul deschis tot se simte gazul, iar dacă lăsam bocaporturile acoperite peste noapte, dimineața când

ridicam acoperămintele primeam în nas o răbufnire puternică.

Mirosul venea din santină. Când cineva ridica o scândură din punte, valul de gaz era atât de puternic încât te înecai. Și totuși, se părea că nu există niciun remediu. Am spălat santina cu apă de mare, dar n-am văzut mare diferență. În dimineața următoare mirosul persista tot atât de rău ca mai înainte. Cu eforturi uriașe am schimbat tot balastul navei, aruncând peste bord 15 tone de saci cu nisip și am încărcat din nou în soarele arzător 15 tone de nisip proaspăt, spălat și pus în saci noi. Dar chiar mai înainte de a termina această muncă grea, mirosul îngrozitor ne asalta din nou. Am consultat specialiști hidrologi, care au luat mostre pentru analize și au confirmat că apa din santină emana hidrogen sulfurat. M-au prevenit cu un aer sumbru că dacă ar fi prea puternic ar putea fi chiar ucigător, dar nu au dat nicio sugestie cum să scăpăm de el și nici de unde provenea. Bănuiam că gazul avea legătură cu interacțiunea dintre apa mării și uleiul vegetal cu care fuseseră unse cusăturile pentru a conserva funia din fibră de nucă de cocos. Dar nu îndrăzneam să curăț santina cu un detergent puternic de frică să nu se dizolve uleiul protector sau, și mai rău, să nu fie atacate chiar cusăturile. Dacă s-ar întâmpla așa ceva și cusăturile ar fi dizolvate de chimicalele din detergent, întreaga navă s-ar desface.

Mohamed Ismail, maistrul constructor, nu era speriat de mirosul de ouă clocite. A ridicat din umeri și a spus că santinele vaselor comerciale din lemn întotdeauna miros așa. Încercam să mă consolez cu faptul că citisem cândva că navele de război din lemn din secolul al XVIII-lea miroseau atât de puternic sub punte, încât un tânăr aspirant era trimis să umble de-a lungul punților de jos cu o lingură de argint în mână. Când reapărea pe punte dădea lingura căpitanului pentru a fi inspectată. Dacă lingura își schimbase culoarea se socotea că era timpul să se spele santina. M-am gândit că *Sohar* și o navă de război din secolul al XVIII-lea aveau în comun cel puțin un lucru — duhoarea. Și totuși continuam să fiu îngrijorat. Fără urmă de îndoială era o duhoare de putreziciune și puteam să-mi închipui cablurile vitale care țineau nava la un loc dezagregându-se treptat până când aveau să se desfacă. Apoi cusăturile lui *Sohar se* vor desprinde ca niște păstăi cu semințe umflate. În fiecare zi, fără a arăta prea mult echipajului, ridicam un panou de santină și, ținându-mi respirația, mă furișam în santină și cu vârful unui piron încercam să văd dacă cusătura cu sfoară din fibră de nucă de cocos devenise moale și spongioasă.

Sohar era acum centrul unei activități febrile. Cele două bărci de cauciuc pe care aveam să le folosim ca barcaz de serviciu circulau în mod constant, aducând la bord tâmplari și provizii, marinari voluntari, uneori vizitatori. Ambarcația noastră începu să se umple rapid cu sute de obiecte necesare pentru o călătorie pe mare de șapte-

opt luni. La pic-prova se îngrămădiseră toate materialele de punte — colaci peste colaci, parâme de toate dimensiunile, de la legături ușoare din sfoară până la fungi de rezervă groase de aproximativ 20 cm. Erau zeci de scripeți suplimentari, fiecare cioplit cu dragoste dintr-o singură bucată de lemn, cu roțile lor de lemn învârtindu-se în jurul cuielor de lemn, adevărate opere de artă, cu care cămășile verzi se puteau mândri. Mai erau pe punte saci cu var necesar pentru ziua când aveam să curățăm carena într-un port străin și ar fi trebuit să punem un nou strat protector tradițional, cutii de metal cu seu de oaie râncedă fi grețoasă pentru a fi amestecată cu varul sau pentru a unge odgoanele și scripeții, saule, ciocane de lemn, truse cu unelte de tâmplărie, diferite bucăți de lemn, baloturi de pânză pentru vele, lanțuri suplimentare. Amintindu-mi de experiența avută cu barca de piele *Brendan,* luasem și câteva bucăți de piele de rezervă, ace și sfoară pentru a putea coase petice uzate și curele groase de piele. Existau nu mai puțin de patru ancore, dintre care una tradițională arabă cu patru gheare curbe, pe care scafandrii marinei o scoseseră de pe fundul golfului Mascat și care, ridicată la prova, arăta exact ca ilustrațiile din manuscrisele medievale.

Fusese încărcat pe vas şi echipament modern, un generator pentru bateriile de radio și luminile de navigație. Mă îndoiam că generatorul va rezista de-a lungul întregii călătorii, așa că m-am asigurat procurându-mi lanterne și felinare de vânt. Erau apoi echipamentul de siguranță al navei, plute și veste de salvare, rachete semnalizatoare, rații de rezervă și o cantitate respectabilă de extinctoare, căci îmi dădeam prea bine seama că aveam să navigam pe un vas de lemn îmbibat cu ulei, sub un soare tropicaL întregul echipament de siguranță ocupa un spațiu considerabil, căci am socotit că o expediție, oricât de fidelă ar fi față de cele care au precedat-o în timpuri străvechi, nu trebuie să riște în mod inutil viața omenească. Dacă am făcut vreo greșeală în cercetările mele sau în construcție, dacă vreun petrolier ar fi dat peste noi într-o noapte întunecoasă în strâmtoarea Malacca, sau am fi fost răsturnați de un taifun în Marea de Sud a Chinei, doream ca echipajul să aibă cele mai mari șanse de supraviețuire.

Trebuia să alegem alimentele, să le împachetăm și încărcăm. Cu un echipaj de 20 de oameni care lucrau din greu, mereu flămânzi, nu aveam spațiu suficient să depozităm proviziile pentru întreaga călătorie. Calculasem că vom încărca un stoc de alimente de bază pe care urma să-l suplimentăm cu diferite cumpărături făcute pe drum. S-a mai pus problema dacă să avem mâncare arabă pentru echipajul din Oman sau mâncare occidentală pentru europenii de pe navă. Am cumpărat toate ingredientele posibile la Mascat și le-am amestecat după necesități. Aveam cutii cu nuci și fructe uscate, sute de ouă unse

cu grăsime și acoperite cu rumeguș, saci cu ceapă, mazăre uscată, orez și tot felul de mirodenii. Ca să putem asigura un meniu variat, mai luasem și diferite conserve și sosuri. Urma să gătim pe punte, folosind un foc de mangal pe o tavă cu nisip. Gândul că vom prinde pește proaspăt pe care-l vom frige la grătar ne lăsa gura apă. Dar rămânea de văzut dacă vom avea noroc la pescuit. Un aliment pe care mă hotărâsem să-l iau în cantitate mare erau curmalele. În lumea arabă curmalele din Oman sunt vestite pentru dulceața și parfumul lor. Pe vremea lui Sindbad ele constituiau elementul principal al comerțului, ca și o sursă esențială de hrană pentru marinari; de fapt curmalele reprezentau o încărcătură atât de importantă, încât arabii calculau capacitatea navelor după numărul de saci de curmale pe care îi cărau. Observând cum era încărcată manual în saci o tonă de curmale, mă gândeam ce satisfăcător balast trebuie să fi constituit în zilele de altă dată. Fiecare sac era lăsat să cadă pe punte cu o bufnitură și toate la un loc alcătuiau un morman compact. Am avut un noroc deosebit, căci curmalele pentru *Sohar* au fost procurate de către furnizorul de alimente al Curții regale, vechiul meu prieten, Dharamsey Nensey, fiind din același soi cu cele care se trimiteau bucătăriilor regale.

Lista lucrurilor necesare era fără sfârșit. Jumătate de tonă de mangal pentru mașina noastră de gătit, două tăvi minunate din Oman și un ibric oman tradițional pentru a putea face cafea atunci când trebuia să primim musafiri în porturile străine; vaccinuri pentru echipaj contra vărsatului de vânt, a febrei tifoide, a holerei și tetanosului. Bruce Foster se dovedi a fi un geniu în descoperirea unor lucruri ciudate dar vitale în ulițele întortocheate ale bazarului din Mascat. De două sau trei ori pe săptămână el se ducea la aeroport într-o camionetă mică pentru a aduce echipamentul necesar navei care ne era trimis cu avionul. O altă modalitate tipică, generoasă de a ne ajuta a fost punerea la dispoziția noastră a lui Gulf Air, linia aeriană din Oman, Bahrain, Qatar și Emiratele Arabe Unite, care se oferise să ne transporte gratuit tot echipamentul și pasagerii.

— Expediția Sindbad este importantă pentru toate țările Golfului — mi-a spus Yusif Shirawi, președintele companiei aeriene. Toate aceste țări împărtășesc ceva din istoria mării și dacă reușiți în întreprinderea dumneavoastră ne vom aminti de trecutul nostru. Știu că programul este tutelat de Oman, dar cred că toate țările membre care conduc compania aeriană vor fi de acord să vă punem la dispoziție posibilități de transport gratuit și nu numai pentru dumneavoastră, ci și pentru echipajul și echipamentul vasului.

Iată din nou o ofertă care făcea să pară că *Nopțile arabe* existau încă; și am fost în măsură să înțeleg această generozitate și mai bine când am aflat că tatăl lui Yusif Shirawi fusese căpitan de marină și când am văzut cum spiritul statelor moderne ale Golfului bogate în petrol este

încă legat de apa sărată a mărilor. În lumea de aur a Golfului Arab, cu orașele noi explodând în beton spre înaltul cerului și cu afaceri de multe milioane de dolari, cu limuzine, cu aer condiționat și toate celelalte modernizări, exista un sentiment nostalgic pentru modul de viață tradițional de dinainte de perioada de avânt datorată petrolului. Cei mai mulți dintre oamenii cu succes din statele Golfului, noi principi ai comerțului și miniștri dinamici, provin din familii care generații de-a rândul au prosperat ca proprietari sau comandanți de nave. Amintirile lor sunt în mod inexorabil legate de vechile vase de comerț arabe și ei vorbesc cu bucurie despre acestea și despre călătoriile din tinerețe. Este un fenomen care m-a emoționat profund și mă întrebam în sinea mea dacă la bordul navei *Sohar* echipajul meu format din omani și europeni va reuși să ajungă la înălțimea unor asemenea amintiri.

începuseră să sosească și materialele științifice. Când am stabilit itinerarul călătoriei mi s-a părut că *Sohar* ar putea fi o platformă potrivită pentru cercetări maritime. Nava avea să se deplaseze încet de-a lungul unei distanțe de 6000 mile, traversând oceanul, adesea în regiuni îndepărtate de căile navigabile obișnuite. Am luat legătura cu diferite universități și institute de cercetări oceanografice. Exista vreo cercetare în acest domeniu pe care ar fi putut-o face nava? Am fost pus în legătură cu diferiți oceanografi și am stabilit un program științific. Urma să țin la dispoziție trei locuri la bordul lui *Sohar,* pentru cercetători care puteau veni și pleca, după cum doreau, îmbarcându-se în anumite puncte de pe coastă, stabilite dinainte, pentru a parcurge părțile din călătorie care îi interesau.

Pe măsură ce lăzile cercetătorilor se adunau pe chei, începea să se contureze și proiectul programului științific. Printre acestea exista și o imensă torpilă goală: trebuie să fi fost a biologului care dorea să studieze diferite soiuri de crustacee. El propusese ca torpila să fie remorcată de navă pe tot drumul până în China și astfel va putea vedea ce fel de crustacee aveau să se lipească ele aceasta. Mă temeam că acele crustacee puteau să moară de bătrâneţe, căci torpila atât de masivă avea să încetinească foarte mult mersul navei. Așa că am expediat-o înapoi, acceptând în locul ei alta de dimensiuni mai reduse. Era apoi o sanie, din fericire una mică, cu un fel de tampoane absorbante, care se asemănau cu scutecele unui prunc. Aceasta avea Sa fie un fel de instrument în realizarea unui program privind poluarea, urmând să colecteze uleiul aflat pe suprafața mării. Un mic colet cu ser congelat de venin de șarpe aparținea desigur unui cercetător care spera să adune pe drum șerpi de mare. Mai exista și o interminabilă cantitate de borcane din plastic, ancore plutitoare, plase de pescuit cu mâner lung și alte diferite accesorii științifice. Mă gândeam la începutul celei de a treia călătorii a căpitanului Cook,

când echipa științifică a cerut pentru echipamentul său un spațiu atât de mare la bordul navei încât s-a sugerat în mod foarte serios că ar trebui să se construiască o a treia punte suplimentară pentru a se asigura locul necesar depozitării materialelor. Știind că aceasta ar face ca nava să fie greu de manevrat și ar constitui un pericol, căpitanul Cook a refuzat și cei mai mulți dintre cercetători au plecat ofensați. Speram că cei de pe *Sohar* vor fi mai îngăduitori.

Cei trei cercetători programați pentru prima parte a călătoriei au sosit la timp la Mascat și am putut să-i identific după trusele lor. Andrew Price era preocupat de studiul șerpilor de mare și al planctonului. John Harwood de la Universitatea din Cambridge a venit doar cu un catalog de balene și un binoclu, deci evident era de la Unitatea de cercetări pentru mamifere de mare și urma să numere balenele în drum spre India. Proprietarul torpilei urma să ni se alăture în Sri Lanka și trimisese o notă, cerând ca *Sohar* să remorcheze torpila până când va sosi el acolo. AI treilea dintre cercetătorii din prima parte a călătoriei era Robert Moore prototipul oceanografului care n-a urcat niciodată pe puntea unui vas. El a apărut ținând în mână o cutie ingenioasă cu mai multe despărțituri, concepută de el, plină cu eprubete, flacoane și diferite borcane misterioase cu chimicale. Avea o comportare tipică de profesor, ochi căprui solemni, ochelari cu lentile groase și cioc. Purta un șort lăbărțat, din care îi ieșeau picioarele subțiri ca niște bețe. Dacă ar mai fi avut și o plasă de prins fluturi, ar fi fost tipul caracteristic al exploratorului științific victorian.

— Mă tem că nu putem încărca la bord mai mult de jumătate din acest material, le-am spus celor trei cercetători științifici, arătând cu mâna spre maldărele de echipament. Primul lucru pe care trebuie să-l faceți este să alegeți materialul esențial, iar celălalt să-l lăsați la o parte sau să-l trimiteți înapoi la universitățile voastre. După aceea vom căuta loc pentru ceea ce a rămas și-l vom pune bine pe punte. De îndată ce vom termina cu aceasta vreau să ajutați la încărcarea generală și la echiparea navei.

— Dar noi am venit ca cercetători științifici, începu Andrew.

— Nu pe *Sohar,* l-am întrerupt cu hotărâre. Fiecare este în primul rând și mai presus de orice un marinar, altfel nava nu poate fi pusă la punct. Vreau ca toți să puneți mâna pe parâme și vele și să faceți de cart. În primul rând marinari și apoi oameni de știință.

Trei perechi de ochi științifici m-au privit cu un aer de îndoială.

S-a anunțat data când aveam să pornim — la 23 noiembrie, odată cu încheierea sărbătoririi a zece ani de domnie a sultanului Qabus. Întregul Oman era într-o stare de agitație, pregătindu-se pentru aniversare. Pe șosele se ridicau arcuri de triumf. Pe stâlpii lămpilor de pe străzi erau prinse portrete ale sultanului, iar pe balcoanele caselor particulare, panouri. Echipe de lucrători se cățărau pe fațadele

clădirilor publice, legând fire cu becuri colorate, care transformaseră capitala, în orele serii, într-o țară de basm. Au sosit o seamă de experți pentru a pregăti focurile de artificii. Tehnicienii au ridicat patru mari panouri reprezentând scene din viața sultanatului Oman. Pe unul din acestea era o hartă a Oceanului Indian și pe el nava *Sohar* în miniatură. Căi care porneau din Mascat arătau străvechile drumuri pe mare ale Omanului, iar noaptea, mici mărgele de lumini colorate se stingeau și se aprindeau de-a lungul drumului spre China. Speram că această reprezentare nu era prea optimistă.

Sohar trebuia și ea să arate cât mai chipeșă de ziua națională, așa că am vopsit în jurul cocii o bandă în roșu, alb și verde, culorile naționale ale Omanului și am montat becuri electrice pe cele două vergi oblice, astfel încât în noaptea focurilor de artificii din Golful Mascat, când fortul Jalali tuna și fumega de artificii, *Sohar* și-a luat locul în mijlocul canonierelor și al șalupelor de patrulare, învăluită în lumini. Singura problemă care se punea pentru *Sohar* era faptul că generatorul, fiind prea mic, nu putea să aprindă toate becurile, așa că forța a venit de la un generator suplimentar care pufăia într-o barcă de cauciuc legată alături. Noaptea focurilor de artificii a constituit o bună ocazie pentru o petrecere de despărțire în cinstea cămășilor verzi. Îmbrăcați în veșmintele lor cele mai elegante, s-au cocoțat la bord să privească înmărmuriți focurile de artificii care explodau deasupra și să consume un ultim și imens pui condimentat cu *curry,* completat cu felii lipicioase de chec cu glazura în multe culori. În seara următoare ofițerii de la baza navală au invitat la masă echipajul de pe *Sohar,* iar seara a culminat cu jocuri violente desfășurate la popotă care au avut ca rezultat un număr destul de mare de capete bandajate și siluete șchiopătând în dimineața următoare.

Au fost aduse la bord fructe proaspete, semn sigur că *Sohar* era aproape gata de plecare — și de asemenea și armele noastre procurate de forțele armate ale sultanului. Ca o ironie, pirații erau din nou activi în strâmtoarea Malacca și în Marea de Sud a Chinei, întocmai ca în zilele lui Sindbad, așa că *Sohar* era bine echipată să le facă o surpriză neplăcută dacă ar fi fost atacată. Aveam gaz lacrimogen, arme albe și trei puști automate Kalașnikov aduse de șeful scafandru de pe *Sohar* și subofițerul însărcinat cu disciplina. Peter Dobbs. Înalte de 1,88 m, el servise recent într-un regiment de parașutiști al armatei britanice și fusese pregătit în tot felul de tehnici exotice de luptă. După o vizită la arsenalul forțelor terestre ale sultanului, Peter s-a întors plin de uimire.

— Mi-au spus că pot împrumuta orice doresc, m-a informat el, pistoale, puști, grenade, absolut orice. Aș fi putut face din *Sohar* o navă de. Război, dacă doreați. Avem destui saci cu nisip în santine pentru a clădi puncte fortificate de rezistență de jur împrejurul punții,

în cele din urmă am ales armele Kalașnikov. Erau berechet. Mi s-a spus că pot să nu le aduc înapoi și că nu avem decât să le aruncăm peste bord în ocean, când nu vom mai avea nevoie de ele.

Sohar era acum gata. Aprovizionată cu alimente și înarmată, stătea pregătită pentru marea ei aventură. La 23 noiembrie au început să se adune la baza navală demnitarii. Două camioane teleghidate, două șalupe de pază ale poliției și iahtul alb regal erau acolo să conducă nava *Sohar* la plecare. Sayyid Faisal și un trimis chinez care venise special cu avionul de la Beijing să ne vadă ridicând ancora au ținut discursuri. Am primit binecuvântarea unui șef religios, iar un exemplar din Coran, decorat special și pus într-o cutie de catifea roșie, a fost înmânat lui Khamees Marină cu însărcinarea de a-l duce musulmanilor din China. Apoi un bătrân lup de mare din Sur, un tip gălăgios cu o barbă vopsită într-un roșu portocaliu strălucitor, a declamat o poezie pe care o scrisese despre vitejia marinarilor de altădată din Oman și perspectivele călătoriei noastre. Sayyid Faisal mi-a dat mâna și și-a luat rămas bun de la mine, iar trimisul chinez ne-a spus că speră să fie la Canton pentru a ne saluta acolo. Fanfara Poliției Regale din Oman a intonat imnul național și, așa cum le este felul, omanii au pus în mod spectaculos în scenă plecarea noastră.

Când a bătut ora 11, o lovitură puternică de tun a produs o detunătură al cărei ecou a răsunat în jurul falezei. În același moment am înălțat fanionul special al călătoriei, o flamură purpurie bifurcată, cu o pasăre fenix aurie în zbor, având deasupra scrise cuvintele *Bismillah el Rahman et Rahim* — în numele lui Allah cel milostiv și atot îndurător. S-a auzit un bubuit puternic când ambarcațiile de escortă au pornit motoarele și au început să se miște în formație de săgeată în jurul lui *Sohar*. Khamees Poliție a dat drumul cablului de la geamandura de acostare și o ambarcație din port ne-a remorcat, purtându-ne încet într-un cerc larg astfel incit să putem face semne demnitarilor care se aflau în balconul clădirii cartierului general al bazei navale. Apoi *Sohar* s-a îndreptat spre mare, am trecut printre promontorii și cinci minute mai târziu am dezlegat cablul de remorcă.

— Direcția sud-est până când ne îndepărtăm de uscat.

— Întindeți velele!

Marinarii din Oman au prins la scota velei mari o parâmă rezistentă, groasă de 15 cm, care ducea la vela legată frumos de verga principală, la 15 metri deasupra capetelor noastre. *„Ah! Yallah! Ah! Yallah!” ’* a strigat Khamees Poliție și ei au tras parâma. Deasupra lor, parâmele ușoare care țineau ridicată vela de vergă s-au desfăcut, așa cum trebuia. Mai întâi colțul, apoi întreaga întindere a velei a început să se deschidă la fel ca oblonul unei ferestre și s-a auzit zgomotul așteptat, în timp ce parâmele se desfășurau de-a lungul vergii. Iar când vela mare a ajuns jos, a fluturat și s-a umflat în bătaia brizei, luând forma

unei curbe iscusite.

„Yallah! Yallah! Allah'l-mueen!

— Hai, hai, Allah o să ne ajute", îngânau marinarii în timp ce trăgeau parâma principală pentru a ajusta mai bine vela. Acum Sobor naviga. Am prins la radio comanda laconică a căpitanului britanic de pe iahtul regal, vasul principal din escorta noastră. Câteva momente mai târziu navigam pe lângă *Tineretul Omanului,* navă-şcoală a sultanului, și cadeții în cămășile lor galbene au salutat pe *Sohar,* în timp ce aluneca pe lângă ei. Nu știu de unde a dat Jumah la iveală un ghioc și, sărind pe copastie, a lăsat să se audă un fluierat răsunător ca răspuns. Apoi navele de război au trecut pe lângă noi, îndreptându-se în mare viteză drept înainte. Am mai auzit încă o altă orchestră intonând melodii vesele și de data aceasta erau cimpoaie, la bordul iahtului regal. Se auzeau zgomotele unor pistoale Verey de semnalizare, iar flăcările roșii și albe treceau arcuindu-se pe deasupra capetelor noastre, atât de aproape încât am pus doi oameni de veghe cu extinctoare, în cazul în care o flacără strălucitoare ar fi căzut pe puntea noastră de lemn uscat.

Apoi escorta s-a întors spre casă și a pornit repede. Pătre Mascat, lăsând dâre albe în urma ei. Vechea *dhow* cu motor care zbârnâia lângă noi, purtând la cererea mea specială cămășile verzi, s-a întors și ea în port.

— La revedere, la revedere, cămăși verzi, strigam peste golul care se făcea din ce în ce mai mare între noi. Vă mulțumesc că ați! Construit o navă frumoasă. Vă mulțumesc.

Privindu-i prin binoclu îi puteam vedea bine. Fiecare dintre ei avea lacrimi pe obraz. Apoi m-am întors spre echipajul meu:

— Hai să orânduim totul pe navă și să așezăm fiecare lucru la locul lui. Am pornit pe drumul nostru.

Cei opt marinari din Oman se agitau strângând parâme și punând totul în perfectă ordine. Ei erau ajutați de ceilalți membri mai experimentați ai echipajului, Mohamed Ismail, constructorul principal, care, a dorit să meargă până în India pentru a vedea cum se comportă nava pe care a construit-o. Trondur Patursson, venit pentru a participa la prima parte a călătoriei, căci nu rezistase tentației de a naviga cu o ambarcație arabă de tipul boom și Tom Vosmer, creator de modele de nave, devenit constructor de nave, ar fi acum operator radio.

— Sper că radioul va funcționa bine, căci habar n-am cum să-l repar, a murmurat Tom.

— Nu fi îngrijorai;, o să fie timp suficient să înveți, i-am răspuns. Ai grijă numai să nu pierzi manualul.

„O să avem toți timp berechet să învățăm", m-am gândit. Plecasem pe urmele lui Sindbad Marinarul și a primilor navigatori arabi să traversăm cele șapte mări în drum spre China, cale cunoscută de către

negustătorii arabi aventurieri cu o mie de ani în urmă.

V MAREA ARABIEI

Există o regulă generală ca primele zile ale unei încercări temerare ca Expediția Sindbad să fie dintre cele mai dezamăgitoare. Atunci parâmele noi pocnesc, nodurile prost legate se desfac sau se înțepenesc, fiind prea strânse, velele se rup, garniturile se desprind și se pierd ore în șir în căutarea diferitelor obiecte care, în grabă, în ultimul moment al îmbarcării și împachetării, au fost puse „bine". Echipajul e și el într-o stare proastă. Emoția tumultoasă a plecării a pălit și o altă reacție îi ia locul. Oamenii care nu au reușit încă să dobândească abilitatea de a merge pe puntea corăbiei se clatină, se împleticesc și cad. Unii mai puțin norocoși au rău de mare și vomită peste balustrade, când nava începe să se miște odată cu valurile și hula. Membrii echipajului se studiază pe furiș unii pe alții, perfect conștienți de lunile pe care le au în față, luni ce vor fi petrecute împreună. Înghesuiți și zăgăzui-ți într-o mică lume din lemn.

Sohar și-a început călătoria cu un accident. În a doua dimineață mă aflam în cabina mea de la pupa și scriam în jurnalul de bord, când am auzit zbârnâitul micului generator Diesel pornit pentru a încărca bateriile. Motorul a prins viață cu o răbufnire, dar aproape imediat s-a produs o bubuitură alarmantă și, Simultan, puntea de deasupra capului meu a fost puternic zguduită. A urmat apoi un strigăt de durere. Am suit în fugă scara și am găsit pe punte generatorul răsturnat pe o parte, cu ulei și combustibil picurând din el. O margine de metal ruptă arăta unde fusese izbit capătul anterior al generatorului. Peter Dobbs se prăbușise pe punte, cu fața contorsionată de durere, și-și ținea piciorul cu mâna. Printre degete îi curgea sânge și puntea era și ea plină de pete de sânge. Câțiva membri din echipaj, vizibil speriați și ei, stăteau în jurul lui Peter. Și-au revenit apoi din șoc și trei oameni l-au ridicat și l-au așezat pe o ladă de pe punte într-o poziție confortabilă. Bruce a dat fuga jos după trusa de prim ajutor și eu, ajutat de Khamees Marină, am oprit curgerea sângelui din piciorul lui Peter și m-am uitat la rană. O tăietură adâncă, urâtă, până la os.

— Ce s-a întâmplat? am întrebat.

— Puneam în funcțiune generatorul, mi-a explicat Peter, cu fața albă ca varul de emoție și durere. Când am dat drumul motorului, manivela de pornire nu a mai funcționat normal și a început să se învârtă în gol. Apoi întreg generatorul a căzut, iar capătul din față s-a desfăcut brusc. O bucată de metal care s-a desprins m-a lovit în picior.

De fapt era o rană adâncă, ca de șrapnel, care cerea o atenție deosebită. Cum pe *Sohar* nu exista niciun doctor, eram îngrijorat ca nu cumva rana să se infecteze, dacă nu era tratată cum trebuia. Așa că am curățat-o cât am putut mai bine, sperând că am reușit să scot toate

bucățelele de metal, iar Bruce a bandajat-o. Sângerarea continua.

L-am chemat prin radio pe Neil Edwards, un radioamator din Mascat care organizase un grup de radioamatori din Oman pentru a asculta semnalele noastre.

— Aiqi *Sohar.* Am avut un accident la bord și un om este rănit. Vă rugăm, aranjați să primim asistență medicală.

Neil a promis că va face tot ce va putea și o oră mai târziu a chemat din nou pentru a ne anunța că marina sultanului trimitea un doctor. Un vas de patrulare urma să părăsească Mascatul în două ore. Care era poziția lui *Sohar*? Le-am dat poziția noastră estimativă și am calculat că dacă avem noroc, vasul de patrulare ar putea să ne ajungă în opt ore, timp în care Peter suferea în mod evident. Din fericire, *Sohar* traversa ruta folosită de petrolierele care veneau și plecau din Golful Arab, prin strâmtoarea Hormuz; chiar în acel moment aveam în raza noastră vizuală trei mari petroliere și speram sa obținem ajutor temporar de la acestea.

— Tom! încearcă să le contactezi cu aparatul de radio de foarte înaltă frecvență. Spune-le că avem nevoie de un doctor, poate au cumva unul la bord. Spune-le ca avem un marinar rănit.

Tom a deschis aparatul de radio și a început să lanseze apeluri. Nu a primit niciun răspuns. A stăruit timp de trei ore, repetând mereu mesajul, dar în zadar. Am controlat dacă aparatul nostru transmite bine. Era în perfecta stare de funcționare. Petrolierele pur și simplu nu urmăreau semnalele radio.

De fapt, în acea după-masă petrolierele trecuseră pe lângă *Sohar* la o distanță mai mică de o milă. Era o zi desăvârșită, cu o vizibilitate de cleștar și nava noastră mergea purtată de un vânt ușor, cu imensele ei vele întinse. Nimeni nu ar fi putut trece pe lângă noi fără să ne vadă. Am ordonat oamenilor să aprindă semnalele luminoase roșii de pericol, sperând că voi putea atrage atenția echipajului petrolierului. Semnalele șuierau, străluceau și împrăștiau o lumină roșie sumbră, care trebuie să fi fost vizibilă pe o distanță de multe mile. Petrolierele despicau mai departe valurile, ignorându-ne.

Era o lecție directă de neputință în caz de pericol pe mare într-o ambarcație cu pânze. Aveam la bord toate dispozitivele moderne de siguranță, semnale luminoase, radio» oglinzi semnalizatoare și eram în câmpul vizual al unor vase mari moderne.

— Totuși, fără un cart serios la bordul acestor vase și fără un motor pe *Sohar* care să manevreze nava în calea lor treceam neobservați. Am fi putut tot atât de bine să ne aflăm în pustiul Antarcticului.

Chiar și întâlnirea cu vasul marinei a constituit o experiență neplăcută. Nava de patrulare putea naviga cu o viteză de peste 20 de noduri, era echipată cu radar și condusă de un echipaj pregătit pentru a intercepta vase pe mare. Totuși, nava marinei ne-a căutat vreo 14

ore. *Sohar* dădea un semnal radar slab și numai când au apărut primele stele am reușit să-i dau navei de patrulare o poziție precisă pentru a ne găsi. În cele din urmă, a doua zi la ora zece vasul de patrulare ne-a găsit, nu prin radar, ci văzând la orizont velele albe ale lui *Sohar.* Doctorul marinei a fost adus la bord într-o barcă de cauciuc și a examinat piciorul rănit al lui Peter. El a declarat că rana nu era infectată și a cusut-o. Peter dorea foarte mult să rămână mai departe pe *Sohar,* așa că l-am întrebat pe doctor dacă era de acord. Doctorul a răspuns că exista riscul ca piciorul să se infecteze și de îndată ce vom pătrunde în Marea Arabiei nu vom mai putea primi ajutor. Pe de altă parte, dacă Peter își va odihni piciorul și va avea grijă ca rana să nu se agraveze, tăietura se va vindeca și el se va restabili după trei săptămâni. Am vorbit cu Peter și am hotărât că va rămâne la bord. Era o decizie bună. Peter, puternic, disciplinat și scafandru priceput, avea să fie un membru de nădejde al echipajului în zilele grele care ne așteptau.

Guvernarea lui *Sohar* constituia un element esențial al Expediției Sindbad. Unul din obiectivele proiectului nostru era de a descoperi cum au reușit primii navigatori arabi să-și găsească calea spre China. Aceasta reprezenta o realizare extraordinară; căci ei au cutreierat mările cu corăbiile lor, aproape un sfert din înconjurul lumii, într-o vreme când o navă obișnuită europeană avea probleme de navigație chiar pentru a traversa Marea Mânecii, iar călătoriile lor nu au fost făcute la întâmplare, ci pe baza unui calcul foarte atent. Primele texte arabe dau câteva indicații asupra felului în care au procedat. Ele arată că arabii foloseau stelele și nu soarele pentru a-și stabili poziția și conțin și unele referințe vagi privind hărțile și ghidurile care par a fi fost luate la bord și care fuseseră compilate după experiența unor navigatori mai vârstnici. Dar nicio hartă maritimă arabă timpurie nu a supraviețuit și de-abia în secolul al XV-lea a apărut o carte care să înceapă să dezvăluie misterul navigației arabe. Cartea fusese scrisă de. Către un oman, ceea ce se potrivea foarte bine situației noastre. Acesta era un căpitan de vas din Sur pe nume Ahmed Ibn Majid, unul dintre cei mai renumiți marinari ai timpului său. Din fericire, scrierile sale au fost traduse și adnotate cu multă trudă de către un cercetător englez, Gerald Tibbetts. Luasem cu mine la bord pe *Sohar* un exemplar din cartea lui Majid în ediția lui Tibbetts, care devenise acum manualul meu în încercarea de a experimenta metodele navigației timpurii arabe.

Era greu de urmărit, și nu numai pentru că Ibn Majid îl scrisese în versuri. Adesea era mai preocupat de eleganța poetică decât să dea sfaturi practice. Această carte făcea parte dintr-o scrie de scrieri ale lui Ibn Majid în care pretindea că sintetizează toate metodele primilor navigatori arabi. Desigur că dădea foarte multă teorie astronomică,

explicând mișcările stelelor în diferite perioade ale anului, metodele de identificare a diverselor constelații și așa mai departe. Dar ceea ce mă interesa pe mine erau de fapt amănuntele practice. Cum își măsura un navigator arab de demult poziția? Cum își stabilea ruta? Instrumentul pe care-l folosea nu era altceva decât o tăbliță de lemn lată de vreo 7,6 cm, cu o gaură în mijloc, prin care trecea o bucată de sfoară cu un nod. Navigatorul punea nodul între dinți, întindea sfoara până când era încordată și, închizând un ochi, ținea tăblița în așa fel încât o margine atingea orizontul, apoi verifica înălțimea Stelei Polare cu partea de sus a tăbliței. Părea grozav de simplu.

Am tăiat și eu o bucată de carton, i-am făcut o gaură centrală, am vârât prin ea sfoara înnodată și m-am dus pe punte pentru a încerca instrucțiunile lui Majid. Acesta sfătuia navigatorii ca mai înainte de a începe observațiile să-și spele ochii cu apă rece, apoi să ia o poziție fermă și să evite să privească în direcția vântului ca să nu-i lăcrimeze ochii. El spunea ca timpul cel mai bun pentru observații ca atunci când aveai un orizont clar. Era o noapte perfect senină, cu lună și după câteva momente în care am tot mișcat tăblița am prins meșteșugul și am descoperit că puteam măsura înălțimea Stelei Polare. Apoi am măsurat unghiurile cu un sextant modern, am calculat poziția lui *Sohar* și am notat rezultatul. Am repetat experimentul în noaptea următoare și am văzut că poziția Stelei Polare se modificase față de tăblița de carton. Am consultat cartea lui Majid și am comparat datele lui cu tabelele moderne de navigație. Corespondența era evidentă, cu toate că Ibn Majid nu folosea grade și minute pentru măsurătorile sale, ci calcula înălțimea Stelei Polare după lățimea degetului, pe care o numea *izba*. În noaptea a treia am fost în stare să socotesc înălțimea Stelei Polare cu destulă acuratețe și să stabilesc latitudinea navei cu u variație de 30 mile, folosind doar o bucățică de carton și un capăt de sfoară cu un nod! Nu eram decât un începător, totuși aș fi putut naviga pe *Sohar* către oricare punct ales de pe coasta indiană, la o distanță de vreo 500 de înde bune față de poziția prezentă a lui *Sohar*. Tot ceea e e trebuia să știu era înălțimea Stelei Polare în acel punct unde ne aflam, în lățimi de deget, să navighez spre sud până când voi număra, de pe puntea navei noastre, același număr de lat de deget, să mă îndrept spre est și să păstrez aceeași înălțime a Stelei Polare până când mă apropiam de țărm.

Aceasta este o tehnică cunoscută acum ca „navigarea după latitudine”, dar ceea ce făcea realizarea lui Ibn Majid încă și mai impresionantă era faptul că el pretindea că știe cum să calculeze latitudinea nu numai după Steaua Polară, ci și după multe alte stele, pe care le folosea când Steaua Polară nu era vizibilă. El a întocmit liste întregi de stele a căror altitudine, dacă era măsurată la timpul potrivit, o putea înlocui pe cea a Stelei Polare. Unele din aceste stele

erau ușor de utilizat — de exemplu, folosea stele din constelația Crucea Sudului [8]— dar altele trebuiau măsurate în perechi, când se aflau într-o anumită relație una cu alta și într-o anumită fază a lunii. Astfel cunoștințele lui Ibn Majid privind constelațiile și mișcarea lor trebuiau să fie enciclopedice. El explica de asemenea ce variații se pot admite în privința înălțimii Stelei Polare, cum să se stabilească traseul pe ocean ținând seama de vânt, după ce semne să te uiți când te apropii de uscat și așa mai departe. Nu știa cum să calculeze longitudinea unui loc, adică poziția est-vest, dar aceasta nu avea importanță. În călătoria spre China coastele se află în cea mai mare parte la nord și la sud față de ruta navei și era suficient să cunoști poziția după latitudine.

Ahmed Ibn Majid știa de asemenea cum să caute locul de acostare. Cunoștea contururile distincte ale unor dealuri și promontorii și a întocmit o întreagă listă a poziției în *izba* a celor mai importante porturi. Nu e de mirare că Ahmed Ibn Majid a fost considerat un *mu'allim,* cel mai înalt grad al unui navigator. Pentru arabi, navigatorul cel mai puțin priceput era cel care cunoștea liniile de coastă și putea naviga de-a lungul lor în siguranță, evitând recifele și pericolele. Al doilea grad de navigator reprezenta un marinar cu destule cunoștințe pentru a face o traversare prin largul apei, pe unde nu se mai vedea uscatul, călătorind pe o rută directă de la punctul de plecare până când se apropia de țărm. Al treilea și cel mai înalt grad era mu'allim. Un *mu'auim* trebuia să știe să navigheze oricând dincolo de linia orizontului, de la un port oarecare la altul, folosind numai stelele și experiența sa și să nu se rătăcească niciodată, chiar dacă ar fi fost izbit de furtuni sau purtat dincolo de ruta sa de către curent. Ahmed Ibn Majid era un *mu'allim.* S-a susținut altădată că el ar fi fost pilotul arab care i-a arătat lui Vasco da Gama ruta din Africa în India. După ce a înconjurat Capul Bunei Speranțe și a navigat în sus pe coasta Africii de Est, Vasco da Gama a angajat acest pilot ca să conducă navele sale portugheze la Calicut, pe coasta Malabar a Indiei, pentru că acei *mu'allimi* arabi și indieni făcuseră aceeași trecere a oceanului secole de-a rândul Astfel, ceea ce pentru portughezi reprezenta o călătorie de descoperiri, pentru *mu'allimii* arabi constituia un drum de rutină.

Tăbliță și sfoara pentru cititul stelelor, cunoscute în mod obișnuit sub numele de *kamal,* s-au dovedit a fi foarte bune pentru mine, dar oare aveau ele să fie la fel de bune și pentru alți membri ai echipajului? Mulți dintre ei au încercat să măsoare Steaua Polară cu bucata de carton și sfoară, dar în cele din urmă am descoperit că această metodă era mai potrivită pentru o persoană de statura mea. Alții au obținut date diferite. Am consultat scrierile lui Ibn Majid și am găsit un răspuns și pentru această problemă. În constelația Capella

există două stele distincte. Distanța dintre acele două stele este de patru izba. Așa că dacă cineva își făcea singur propriul său *kamal,* trebuia să-l verifice ținând seama de cele două stele din Capella și în felul acesta avea să știe dacă era corect *kamalul* său. Dar oare primii navigatori arabi au folosit și busola pentru a se ghida în călătoriile lor? În mod sigur, pe vremea lui Ibn Majid, în secolul al XV-lea, busola era larg utilizată, dar textele vechi nu o menționează. Răspunsul trebuie să fi fost tot folosirea stelelor. Când l-am întrebat pe Saleh, care comandase o ambarcație de pescuit arabă, numele arabe ale punctelor cardinale, răspunsul său a fost revelator. Cele mai multe din punctele busolei sale nu erau cele folosite de europeni, ci nume de stele. Era o reminiscență a zilelor când navigatorii arabi conduceau vasele după direcția în < care răsăreau și apuneau stelele noaptea, în timpul veghii de noapte de pe *Sohar,* marinarii experimentați din Oman pilotau nava după stele. Ziua se mulțumeau să păstreze o direcție generală corectă prin observarea soarelui, în așa fel încât vânturile musonice să bată constant la același unghi față de velele lui *Sohar*.

Pentru a verifica înaintarea noastră trebuia să știu cât de repede se mișca *Sohar* prin apă așa că am pus această problemă oamenilor de știință de la bord. Cei trei au petrecut o oră plăcută cu calculatoarele și cronometrele lor și cu o duzină de portocale. Mai întâi au măsurat distanța exactă de-a lungul navei. Apoi Robert Moore, asemenea unui profesor excentric cu un turban pe care îl înfășurase în jurul capului în așa fel încât arăta ca o acoperitoare de ceainic pusă strâmb, s-a cocoțat la prova.

— Acum! strigă el. Lăsând să cadă o bucată de coajă de portocală în apă, iar John Harwood a pus în funcțiune cronometrul. Coaja de portocală a fost dusă de apă înapoi, de-a lungul navei.

— Acum, s-a auzit și vocea lui Andrew, care era cocoțat la cârmă, în timp ce coaja de portocală plutea treci pe lângă el. John a oprit cronometrul și a notat cifrele. Mai multe bucățele de coajă de portocală și-au făcut mica lor călătorie înapoi, de-a lungul lui *Sohar*. John a folosit calculatorul.

— Comandante. Călătorim cu 4,38396 noduri, cu câteva mici erori în sus sau în jos.

— Vrea cineva o portocală? Am mai multe gata cojite, a murmurat Robert.

Sunetele la bordul unei nave medievale cu pânze sunt unice. Mugetul și scârțâitul lemnului și al parâmelor, care constituiau fundalul permanent al vieții noastre, începuseră acum să capete caracteristici distincte. Așa erau scârțâitul ascuțit al parâmelor din fibră de nucă de cocos care susțineau catargul, apoi un sunet diferit de acesta produs de oricare tip de parâmă și care varia cu gradul și ritmul

ruliului navei. Mai era apoi lovitul ușor, regulat al cehei troței de cârmă la fiecare val care trecea pe sub navă, urmat un slab clămpănit al scripeților, în timp ce cârmaciul potrivea echea. De sus din înălțimi venea un sunet blând, înfundat, când vergile mari se frecau de catarge. Ca să nu se uzeze prin frecare, fiecare vergă, era înfășurată într-un tampon mare făcut din coajă de nucă de cocos cusută în pânză de vele. Zeci de încheieturi de lemn murmurau ușor în fiecare parte a cocii, pe când nava își tăia drum printre valuri. Scândurile mari ale calei se mișcau în sus și în jos, frecându-se una de cealaltă, în același ritm cu flexiunea ușoară a cocii, iar în cabina mea până și cea mai neînsemnată schimbare a direcției vântului mu a vitezei vasului putea fi detectată fără a mai fi necesar să mă duc sus pe punte. Susurul apei de-a lungul cocii indica viteza navei, iar unghiul de înclinare transversală era marcat de mici stropi de umezeală care se prelingeau printre scândurile ne călăfătuite aflate la nivelul apei.

În primele zile ale călătoriei cartoane, cutii, parâme, saci, cratițe și haine erau împrăștiate talmeș-balmeș pe toată puntea lui *Sohar,* încât se părea că abia mai exista vreo bucățică de spațiu unde să mai poată sta cineva.

Ambarcațiile arabe *dhow* sunt bine cunoscute pentru haosul care domnește pe punte, dar harababura de pe *Sohar* părea că bate recordul. Pe vergi fâlfâiau prosoape puse la uscat, bobine de fire pentru undițe se încurcau în picioare, plase cu fructe se legănau deasupra bocaporturilor. Harababura s-a mai redus doar treptat, pe măsură ce fructele proaspete au fost consumate, iar efectele personale au început să dispară jos prin cușetele fiecăruia. Membrii echipajului aveau dreptul la două cutii în care să-și păstreze hainele și celelalte lucruri. Aceste cutii erau depozitate sub cușetele din pânză de prelată care se înșiruiau sub punte de o parte și alta a cocii. Pentru a menține interiorul cât mai răcoros posibil nu existau pereți despărțitori, ci o singură cală lungă cât întreaga navă, de la magazia de materiale de pe punte, în pic prova, până la peretele din pânză de prelată care despărțea cabina căpitanului de pupa. Aici, în cala principală, locuia întreg echipajul, oamenii de știință și marinarii. Numai eu, în calitatea mea de căpitan, eram norocos să pot avea un colț propriu. În jurul trunchiului masiv al catargului principal, acolo unde acesta trecea prin punte, se aflau dulapurile pentru conserve și sosuri. Mai departe, pe linia din centru a navei, erau legate două lăzi mari, una pentru echipamentul științific, cealaltă pentru materialul fotografic, care serveau și ca mese de lucru. Departe spre pupa era depozitul principal de alimente, o stivă de saci și butoaie prinse într-o plasă de siguranță, iar lângă acestea, masa cu radioul. La capătul calei, în partea dinspre pupa, o pânză groasă delimita mica mea cabină, unde se găseau câteva scânduri puse de-a curmezișul pupei pentru a alcătui o masă de

lucru, și un minunat sipet oman vechi, sculptat, care servea drept bancă. Așezat pe acesta, nu aveam decât să-mi arunc o privire în sus și dădeam cu ochii de picioarele goale ale cârmaciului care stătea pe grătarul bocaportului, exact deasupra capului meu.

Hainele noastre erau potrivite condițiilor în care ne aflam. Exceptând timpul nopții, cei din Oman au renunțat la dishdashtnm și purtau doar cămăși ușoare și wuzarauri, pânzele lor lungi pentru șale. Ceilalți le-am urmat repede exemplul, preferind pantalonilor wuzaraurile și umblând desculți, ceea ce era mult mai comod și mai practic. Ziua noastră începea la răsăritul soarelui cu rugăciunile celor din Oman, urmate de micul dejun care consta din pâine sau clătite. Echipajul era împărțit în trei carturi, fiecare lucrând câte patru ore și având opt ore libere, așa încât ne bucuram de o mulțime de timp de odihnă. Treburile zilnice erau puține. Velele trebuiau întinse și ajustate pentru a fi în unghiul cel mai bun, echea manipulată, butoiul cu apă proaspătă de pe punte trebuia să fie plin, velatura menținută în bună stare de navigație. În fiecare dimineață se pompa din santină o cantitate de apă galbenă, rău mirositoare, care lăsa în siajul nostru o dâră murdară. Pe lângă acestea aproape că nu mai era nimic de făcut. Cei care nu erau de veghe citeau, scriau scrisori pe care le expediau clin primul port unde acostam, sau dormitau la soare. Locul favorit era puntea de la prova. Aici imensa curbură a velei mari împrăștia o briză blândă, plăcut răcoroasă, iar dacă soarele se afla în înaltul cerului, vela oferea un petec de umbră.

Membrii echipajului începeau să capete caracteristici individuale. Mătăhălosul Abdullah, cu brațele lui mari și mersul clătinat, s-a dovedit a fi cel mai bun cârmaci. Avea un deosebit talent să conducă nava. Se cocoța pe copastie în partea expusă vântului, apuca cu degetele lui masive troța de cârmă și stătea acolo complet relaxat. Arareori o mișca puțin sau o îndrepta ușor, fără a se uita măcar la cârmă; întotdeauna nava îl asculta, alunecând domol, păstrând un parcurs constant și lăsând în urmă o dâră dreaptă curată. Nimeni nu-l putea întrece pe Abdullah la cârmă. Ceilalți din echipaj nu făceau decât să frământe în mână, într-o măsură mai mare sau mai mică, troța cârmei, reglând cârmă sau restabilind unghiul velelor, și lăsând o dâră curbă în urma navei.

Tânărul Eid se dovedi a fi cel mai bun cățărător din echipaj. Era foarte viguros și avea mișcări bine coordonate și deși la început nu-i plăcea să urce la înălțime, căci ameța, avea curajul să o facă oricând i se cerea. El apuca funga velei mari, acolo de unde pornea din punte și se cățăra iute, aplecat ca un lemur, până în vârful catargului, la vreo 15 metri deasupra punții, iar de acolo, cu o răsucire, sărea pe vârful vergii principale, agățându-se mai departe cu mâinile și picioarele. La început l-am obligat să poarte o centură de siguranță, căci de ar fi

căzut putea să rămână infirm, dacă nu chiar să moară. Dar după zece zile era atât de sigur pe el și ajungea atât de repede sus, încât nici nu mai avea timp să-și caute centura de siguranță și-l vedea] cocoțat în vârful catargului principal eu turbanul lui portocaliu și fața neagră ca tăciunele râzând spre mine.

Noaptea ora plăcut la bordul lui *Sohar*. Uneori aveam un răsărit de lună roșu ca sângele, razele filtrându-se încet prin straturile de nisip ale deșertului care se întindea în spatele nostru spre Arabia. Pe măsură ce lumina pălea, culorile nopții deveneau argintii și negre. Greementul căpăta forma unor figuri geometrice perfecte profilate pe cer. Emblema purpurie a sultanului, de pe velă, devenea în lumina lunii de culoarea sângelui uscat, iar unduirile videlor alcătuiau modele grațioase și complicate. Cârmaciul nu era decât o siluetă, pe când ceilalţi oameni dormeau, cuibăriți pe punte pentru a evita gazul din santină care te lăsa cu gâtul dureros dimineața dacă rămâneai jos în cală toată noaptea. Erau niște umbre întunecate, contopite cu alte umbre de pe punte. Marea era adesea fosforescentă, iar *Sohar* lăsa în urmă o dâră luminoasă. Atunci, dacă ai fi coborât într-unul din acele spălătoare tradiționale arabe rare erau suspendate la pupa, ca niște loji de teatru, și ai fi privit în jos, ai fi putut vedea pe sub apă lumini scăpărând și pești mari care se agitau și se răsuceau tulburați de întoarcerea vasului. Sau, dacă vroiai, aruncai peste bord o alcată legată cu o frânghie pentru a lua apă, să faci un duș și să te minunezi cum curge apa mării pe pielea ta în mici șiroaie, lăsând pete de lumină acolo unde planctonul fosforescent rămâne pe trup în șuvițe asemănătoare unor licurici fantomatici.

Zorile erau marcate de zgomotul produs de Shanby, bucătarul navei, care frământa aluatul pentru a face *chaputllurile*[9] de la micul dejun. Acestea erau comestibile, dar restul mâncărurilor pregătite de el rămâneau total nereușite. Eu purtam vina. Shanby și-a făcut apariția pe chei în ultima zi înaintea plecării din Mascat. De origine nesigură și vârstă nedeterminată, Shanby a apărut ca o figură ciudat de cunoscută, în *dishdasha* lui cenușie și uzată și cu o tichiuţă dintr-o imitație de dantelă pusă în vârful capului, încununând o față zbârcită, cafenie, foarte asemănătoare cu aceea a unui cimpanzeu prietenos. După o clipă de reflecție, am știut ce era. Surâsul și ochii lui vicleni aparțineau unui om care își tăia calea în viață cu precauție, urmărind și așteptând, încrezându-se în instinctul său de autoapărare, niciodată pășind prea departe în lumina rampei. Era tipul bătrânului soldat care servește în armată 30 de ani, fără a dori să fie distins sau să avanseze, dar posedând un simț bine dezvoltat de a-și face viața cât mai comodă. În acea primă zi, Shanby mi-a vorbit într-o limbă pe care nu am înțeles-o, așa că m-am întors neajutorat spre Musalam care stătea lângă mine pe chei.

— Ce spune? l-am întrebat.

— Nu știu, mi-a răspuns Musalam, vorbește limba beluci, trebuie să fie beluc.

Din spusele lui Musalam am dedus că Shanby provenea din Belucistan, la frontiera dintre Pakistan și Iran. Coasta Belucistanului a aparținut cândva Omanului și mulți beluci s-au stabilit în sultanat. Din fericire cineva de lângă noi cunoștea această limbă.

— Spune că vrea să vină pe nava dumneavoastră. Vrea să vină ca voluntar. Spune că are experiență pe nave.

— Dar ce poate face la bord?

— Spune că poate găti, că este un bucătar experimentat.

într-adevăr, aveam nevoie de un bucătar, cineva care să f ie în stare să pregătească hrana necesară pentru douăzeci de oameni, la un foc deschis cu mangal, pe punte. Shanby a fost singurul voluntar pentru această muncă. Văzând că nu se prezintă nimeni, mă temeam că vom fi obligați să facem pe rând, fiecare dintre noi, pe bucătarul.

— Foarte bine, spune-i să treacă imediat la bord și să ne pregătească prânzul. Dacă mâncarea va fi bună, îl angajez ca bucătarul navei.

Shanby și-a ridicat *dishdasha* și s-a cățărat pe punte. Ceea ce a gătit a fost oarecum acceptabil. Era o mâncare de zarzavaturi cu *curry* și orez lipicios, fără niciun gust. L-am luat ca buri. M-am gândit că la drept vorbind era nou pe navă. Nu era obișnuit cu focul de mangal și probabil nu avea la dispoziție nici cratițele și oalele pe care ar li vrut să le folosească, mai mult chiar, nu alesese el nici ingredientele. Era o situație cam specială, trebuie să recunosc, *Sohar* avea urgent nevoie de un bucătar de vreme ce erau mai puțin de douăzeci și patru de ore până ridicam ancora. Așa că i-am spus lui Shanby că îl angajez, dar el urma să se ducă imediat la *suq**[10]* să cumpere tot ceea ce. Ivea nevoie în materie de lucruri pentru gătit, ca și mirodeniile necesare, iar în dimineața următoare trebuia să fie prezent la raport. Shanby a reapărut cu o oră înainte de plecare. În acea seară nu a fost necesar să gătească, căci pe punte era o harababură nemaipomenită și încă nu ne aranjasem, așa ca pentru cină am mâncat mere și pâine. În ziua următoare Shanby a pregătit dejunul. A fost exact același *curry* fad cu zarzavaturi, același orez călduț, ca și cri de la masa de probă. La cină ne-a dat *curry* rece rămas de la dejun. Dejunul din ziua următoare a fost identic, același *curry* fără gust, poate cu o mică variație de zarzavaturi. Îmi era clar că Shanby știa să pregătească doar un singur fel de mâncare, același *curry* neplăcut. Eram condamnați să-l mâncăm de la un țărm la altul al Mării Arabiei.

Shanby reprezenta crucea pe care trebuia să o purtăm În următoarele trei săptămâni. Suferam toți. Nimic nu-i mai rău pe o navă decât un bucătar total nepriceput, iar Shanby se dovedi a fi îngrozitor. Era foarte încet la micul dejun, îi trebuiau două ore să

pregătească *chapattiurile,* Iar cei care veneau mai târziu, până când erau serviți aveau îi foame de lup. Când pregătea prânzul era foarte neglijent. Curăța zarzavaturile atât de prost, încât lăsa bucăți putrede în mâncare, iar orezul nu-l scurgea niciodată cum trebuie, așa incit se aduna tot, formând o pastă apoasă. La vremea cinei lenevea, atunci ori ne dădea resturile de *curry* de la prânz — și nu-i de mirare că întotdeauna rămâneau o mulțime — ori deschidea câteva cutii de conserve la întâmplare și ni le servea abia călduțe.

Era inutil să-l ajuți pe Shanby, el profita doar de bunăvoința noastră. Terry Hardy, operatorul de sunet de pe *Sohar,* a încercat să-i vină în ajutor, căci lui îi plăcea să mănânce bine. Shanby a profitat de ocazie și a șters-o, dispărând în cușeta lui, de unde a reapărut la vremea cinei, fiind primul care s-a servit. Chiar dacă strigai la el nu-l impresiona, căci avea o piele groasă ca de rinocer. Într-o zi Eid a fost pe punctul de a-l pocni, văzându-l că-și spală picioarele într-un lighean de bucătărie. În ziua următoare am observat că Shanby își spăla din nou picioarele murdare în ligheanul de bucătărie, dar ferindu-se să fie văzut de omani.

Shanby era un asemenea nemernic fără pereche, încât de fapt ajunsese să aibă un oarecare farmec. Se strecura pe furiș pe punte, în așa fel încât putea privi în orice direcție, dintr-o dată, pentru a fi în măsură să evite să-l cheme cineva și să-i dea de lucru. Dacă era văzut, căuta să-și ia o atitudine serviabilă, dar dând în același timp impresia că este ocupat. Îmbrăcămintea lui obișnuită era o pereche de șalvari largi, foarte murdari, o cămașă englezească în pătrățele, foarte scumpă, care fusese uitată la bord de un vizitator în portul Mascat și dispăruse pe dată în garderoba lui Shanby, și jalnica lui tichie din dantelă. Aceasta era uneori înlocuită cu o cârpă de praf de un galben deschis, pe care o lega în jurul capului. Atunci arăta ca ceva intermediar între o femeie de serviciu dintr-o comedie și un colonel de cavalerie american dintr-un *western.* Stând pe vine în aceste veșminte bizare, cu proteza muiată într-un pahar lângă el, învârtea la întâmplare în orezul lui oribil, în timp ce din țigara pe care o fuma îi cădea scrum în mâncare. Atunci, în fine, mi-am dat seama de originea insultei „fiul unui bucătar marinar".

Oamenii de știință își începuseră programul lor de cercetare. Andrew aduna în fiecare zi mostre de plancton cu ajutorul unei site plutitoare pe care o legii într-o parte a lui *Sohar* și apoi punea recolta în sticle. De asemenea, de două ori în 24 de ore cobora în apă un colector. Acesta plutea alături de navă, adunând uleiul și alte forme de poluanți de la suprafața apei. Deși *Sohar* naviga într-o regiune folosită de petroliere, se. Părea că apa era foarte puțin poluată. În fiecare dimineață Andrew căuta vietățile mărunte de la suprafața oceanului, adunând mici colonii de crabi și insecte care își aveau sălașul în

diferite alge și plante marine, sau alte resturi plutitoare purtate ușurel de apă în jurul lui *Sohar*. Stând acolo pe copastie cu plasa de prins pește cu coadă lungă, cu pălăria lui de paie și costumul de baie, Andrew arăta asemenea unui copil din epoca eduardiană[11] dus drept recompensă să prindă creveți la malul mării.

Robert Moore, colegul lui, era ocupat să studieze concentrația microelementelor din apa mării. Acestea sunt vitale pentru viața din ocean, iar *Sohar* era adaptat întocmai pentru activitatea lui Robert. Deoarece coca era numai din lemn și sfoară, nu lăsa în apă nicio fărâmă de metal, așa cum ar fi fost cazul cu o navă construită din oțel sau bătută în cuie, ceea ce însemna că mostrele lui Robert din apa mării erau mai puțin pasibile să fie contaminate la bordul lui *Sohar* decât pe multe alte tipuri de nave. Robert petrecea ore de-a rândul în măruntaiele lui *Sohar,* aplecat asupra cutiilor lui de vraci cu echipament Științific. Cu turbanul lui, legat dezordonat, arăta ca un vrăjitor modern, învârtind eprubetele pline de apă cu bășici și umplând diferite flacoane cu amestecuri misterioase de apă marină, pe care avea să le ducă înapoi la universitatea lui pentru a le studia.

Al treilea om de știință, John Harwood, își petrecea cea mai mare parte a timpului în capătul opus al navei, legănându-se sus lângă arborele principal, pe un scaun de catarg ridicat acolo cu ajutorul unei fungi de foc. Cu un carnet și un binoclu în mână, John urmărea mamiferele marine, balene, delfini și altele asemănătoare, ținând și un jurnal pentru toate păsările pe care le vedea. Dar balenele, chiar și cele mici, erau puține și arareori apăreau; și, așa cum observa John cu mâhnire, lucrul cel mai important pe care l-a învățat a fost că atunci când trebuia să reperezi o balenă, marinarii experimentați de pe *Sohar* erau mult mai abili decât cercetătorii științifici. Așa de exemplu, Trondur și Mohamed în special puteau să vadă de pe punte învolburarea de apă produsă de balenă cu mult înaintea lui John, care se afla la catargul principal. Ajunsese să fie o glumă, obișnuită a echipajului să strige: „John! John! Trezește-te! N-ai văzut balena?“ John se uita în jos cu un zâmbet sfios și își muta binoclul pentru a privi în direcția bună.

Când era însă vorba să repereze păsări, John se dovedea un adevărat as și ne procura o plăcere în plus identificând păsările care zburau în jurul navei. Cele mai multe dintre păsări erau cele obișnuite: gâște de mare, petrei, diferite păsări tropicale cu aripi lungi, înguste. Uneori avea și câte o surpriză. Odată a văzut doi pescăruși mari, care nu se găsesc de obicei în aceste ape și un caprimulg care, deși este o pasăre de uscat, părea fericit acolo în larg. Pasărea nu a făcut niciun efort să se întoarcă spre uscat, ci a tot dat târcoale navei ore de-a rândul. Ca mulți alți marinari, primii navigatori arabi s-au călăuzit în navigația lor după zborul păsărilor, urmărindu-le și știind după

schimbarea speciilor când se aflau aproape de țărm. Credeau, ceea ce mi se părea foarte drăguț, că micii petrei, care par atât de fragili și delicați, supraviețuiesc atât pe vreme bună cât și pe cea proastă și că nu se duc niciodată pe uscat, ci trăiesc mereu pe mare și își clocesc ouăle în spuma valurilor.

La 29 noiembrie în undițele noastre s-au prins primii pești: un bonito mic și un altul asemănător unui macrou. Erau prea mici pentru a putea sătura un echipaj de douăzeci de oameni flămânzi, așa că i-am tăiat și i-am pus la uscat ca momeală pentru rechini. Exista deja un rechin de vreun metru și ceva lungime care circula zilnic în siajul nostru, o umbră sinistră, sumbră, umblând după resturi.

înaintarea navei noastre era bună, dar nu spectaculoasă. Parcurgeam cam 70—80 mile pe zi, în funcție de vânt. Când vântul bătea dinspre prova, *Sohar* rula într-un mod neplăcut, balansându-se înainte și înapoi cu un muget puternic al lemnelor din arboradă, lovite de catarg, o bătaie a pasticilor de lemn pe măsură ce șarturile mai întâi se curbau și apoi se întindeau odată cu ruliul. Când vântul bătea dinspre pupa, *Sohar* despica valurile plină de avânt, ’ dar era stânjenită de forma velelor sale. Acestea arătau cam jalnic, atârnând în falduri mari. Fuseseră cusute în India de către un specialist care confecționa vele pentru vasele indiene și am învățat încă o dată lecția că atunci când construiești un vas pe care-l copiezi după unul medieval, fiecare amănunt trebuie supravegheat personal, fie că ar fi fost vorba de alegerea lemnului pentru scânduri sau numărul de împunsături pe centimetru în cusăturile pânzelor navei. Meșterul a lucrat superficial și, înainte de a pleca din Mascat, am încercat să îmbunătățim lucrarea, transformând spațiul pentru parade al bazei navale într-un depozit de velaturi, acoperindu-l cu pânze care trebuiau cusute din nou. Astfel, am stânjenit foarte mult pe ajutorul de comandant care a fost obligat să contramandeze exercițiile de dimineață până când aveam să dispărem de acolo. Acum, aflându-ne în larg, am văzut că meșterul folosise și o pânză de foarte proastă calitate. Pânza aceasta, din bumbac, fusese țesută de mână, pentru a fi autentică și, fiind țesută larg, cu prima bătaie a vântului s-a întins până când velele s-au umflat fără eficacitate. Mi-am dat seama cu durere, că la următoarea noastră acostare trebuia să pregătim un nou set de vele, căci altfel *Sohar* avea o șansă foarte mică să ajungă în China înainte de a începe anotimpul taifunurilor în Marea de Sud a Chinei, perioadă în care navigația era foarte primejdioasă.

Cealaltă mare îngrijorare a mea o constituia cârmă. Aceasta se clătina în față și în spate, șubrezită, amenințând să cadă în întregime. Parâmele care amarau cârmă de pupa se întinseseră. Două dintre ele se aflau sub linia de plutire și se uzaseră complet, iar capetele lor destrămate se unduiau ca o algă. Nu era nimic de făcut decât să o

reparăm temporar. În următoarea zi calmă, Mohamed și Trondur s-au lăsat în jos peste pupa și au pus legături noi deasupra apei. Dar am hotărât să nu le scot pe cele din apă, de vreme ce cârmă se ridica mugind la fiecare val și exista pericolul ca cineva să-și strivească mâna între pana masivă a cârmei și etambou. În plus rechinul era tot acolo, dând flămând târcoale navei.

VI INSULELE FUNIEI DE COCOS

La 4 decembrie am primit prima avertizare de furtună: în Golful Bengal se formase o depresiune tropicală care se îndrepta de-a curmezișul Peninsulei Indiene în direcția noastră. Am pregătit nava pentru orice vijelie posibilă am făcut ordine pe punte și ne-am grăbit sa terminăm de cusut acoperitoarea pentru bocaporturi. Bocaportul principal de pe *Sohar* măsura cam 3,60 pe 1,80 m și în mod obișnuit avea deasupra un grătar deschis pentru a permite aerului să pătrundă în cala rău mirositoare. Nu-mi plăcea deloc perspectiva de a acoperi bocaportul pe timp de furtună și de a lăsa gazul închis în santină, dar pe o vreme proastă nu aveam încotro. Depresiunea a luat sfârșit mai înainte de a ne ajunge pe noi, dar am observat că echipajul se înveselea atunci când avea de lucru.

într-adevăr, era limpede că europenilor de la bord le venea greu să se adapteze lungilor ore când nu era nimic de făcut, înghesuielii în care ne aflam, mâncării oribile a lui Shanby și mediului înconjurător neobișnuit. Erau oameni tineri, în putere, activi și limitările de pe navă î; îngrădeau. Cei din Oman, dimpotrivă, se simțeau mai puțin tulburați. Necesitățile lor erau foarte simple și aveau o capacitate mult mai mare de a se relaxa și de a sta ore în șir fără a întreprinde nimic. Puntea de la prova era mereu pavoazată cu siluetele culcate ale oamenilor dormind pe scândurile de bordaj, cu turbanele desfăcute, lăsate pe față pentru a avea umbră. Dar trândăvia lor nu era decât aparentă. Când se cerea îndeplinită vreo muncă, oamenii se avântau cu entuziasm. Fie că trebuiau să tragă vela mare sau să coasă vreo acoperitoare de bocaport. Ei preferau să lucreze în echipă și să cânte în timpul lucrului. Unul dintre ei, de obicei Eid sau Abdullah, începea să intoneze cântul de lucru, ceilalți răspundeau cu refrenul, apoi cel care dirija relua și toți frazau și contra frazau, împletind cântecul cu munca. Dacă sarcina pe care o aveau de îndeplinit era grea, ca de exemplu ridicarea vergii mari, atunci începutul cântecului era chibzuit și măsurat. Echipa se aduna lângă fungă. Eid stătea într-un loc de unde putea fi văzut de toți, intona primele versuri, iar ceilalți îi răspundeau și astfel melodia era intonată pe rând de unii și de alții, intrând ușor în ritm și mărindu-și volumul, până când toți ajungeau la unison. Apoi Eid izbea puternic cu piciorul desculț în punte, bătea tare din palme și întreaga echipă se apuca cu avânt de lucru, prinzând și trăgând din greu parâma, în timp ce vergile se ridicau în sus. Era un

stil de lucru care s-a dovedit eficient și atrăgător, încât după două săptămâni europenii s-au alăturat și ei și am observat cu mulțumire primele semne că echipajul devenea unitar.

După ce am făcut ordine pe vas, moralul s-a îmbunătățit și datorită știrii primite de Tom prin postul lui de radioamator că soția din Oman a lui Musalam născuse o fetiță. În acea noapte teuga a răsunat de cântecele de bucurie ale oamenilor pentru a sărbători evenimentul.

La jumătatea drumului spre coasta indiană, după ce navigasem 600 mile, am întreprins un exercițiu de salvare. Pericolul pentru o navă atât de falnică și mare ca *Sohar* era că, dacă cineva ar fi căzut din întâmplare peste bord, ar fi trecut un timp îndelungat până l-am fi putut pescui. Neavând un motor pe care să-l punem în funcțiune, trebuia să virăm, să umflăm și să coborâm o barcă de cauciuc și să o trimitem ca o ambarcație de salvare după cel căzut în apă. Pe un vânt puternic sau o mare agitată, *Sohar* ar fi putut fi la o depărtare de vreo milă până când barca de salvare ar fi fost gata. Aveam în permanență legat la pupă un cablu de siguranță, cu un laț la capăt, tras pe apă după noi. Dacă cineva ar fi căzut din întâmplare, ar fi avut totuși posibilitatea să se apuce de acesta și să se țină astfel agățat. Dar dacă nu reușea să se prindă de cablu, viața lui depindea de viteza cu care lansam ambarcația de salvare pentru a-l ajunge din urmă și a-l lua.

Exercițiul de salvare a constituit o experiență de dezmeticire. Am împărțit oamenii în două echipe pe care le-am pus la întrecere pentru a vedea care reușea să recupereze prima o cutie de carton aruncată în mare, în timp ce *Sohar* naviga mai departe. Prima echipă și-a îndeplinit misiunea în mod adecvat. Cutia de carton a fost aruncată în ocean, strigându-se: „Om la apă!“. Echipa a scos barca de cauciuc, a umflat-o cu pompa de aer comprimat de la echipamentul nostru de scafandru, a coborât-o, a pus la punct motorul suspendat și a plecat. Cutia se și afla la vreo jumătate de milă depărtare, între valuri, în afara razei vizuale, iar cei din barcă au recunoscut că au avut noroc să o găsească. Dar eforturile celei de a doua echipe s-au transformat într-o adevărată situație critică. În graba lor nu au reușit să fixeze cum trebuie planșeul bărcii și în timp ce era lăsată peste compastie, ambarcația a alunecat într-o parte, iar planșeul a căzut și a fost luat de apă.

— Repede! am urlat. Duceți-vă după el.

Scândură dădea rigiditate bărcii și fără ea ambarcația nu ar fi putut fi utilizată bine cu un motor suspendat la bord, așa încât „barca noastră de salvare” ar fi devenit nefolositoare. Mohamed și Peter au sărit în barcă, au apucat lopețile și au început să vâslească cu disperare spre planșeu. (Alesesem în mod special pentru exercițiu) zi cu vânt şi cu o mare agitată, iar acum, de când avuseseră) imagine a riscului căderii peste bord, oamenii deveniseră mai atenți. Cu vântul

bătând în coca și în vergi, *Sohar* ara purtată repede, deși Trondur, care se afla la cârmă, a alocat înaintarea navei, astfel încât velele fâlfâiau acum libere. Distanța dintre navă și barcă s-a mărit repede. Mohamed și Peter au vâslit spre planșeul bărcii, dar îmbarcația de cauciuc umflată în grabă era plină cu apă și înainta încet. Fusese proiectată pentru a fi acționată cu motor și nu cu două padele. Apoi padela lui Peter i s-a rupt în mână. Iată încă o lecție pentru noi — padelele obișnuite nu erau destul de rezistente. Atunci el a început, a vâslească cu lama ruptă și treptat barca a ajuns din urmă planșeul. Am văzut de la distanță cum Peter a sărit în apă să îl recupereze iar apoi s-a cățărat din nou în barcă.

în acest timp coborâsem în apă un cablu lung, aproape jumătate de milă de funii legate împreună, care era prins de barca de cauciuc ca un cordon ombilical. Au fost necesari 12 oameni ca să tragă și să aducă barca înapoi 'a *Sohar,* în siguranță. Toți puteam foarte ușor să ne imaginăm ce s-ar fi întâmplat dacă ne-am fi aflat într-o situație cu adevărat critică, noaptea sau pe timp de furtună. Șansele de a salva un om căzut de pe *Sohar* în apă erau foarte mici. John Harwood, care urmărise întregul episod din punctul lui de observație de pe catargul principal, ne-a atras atenția asupra unui alt fapt interesant.

— Lucrul cel mai ciudat, a spus el, a fost că atunci rând Mohamed și Peter se agitau în barca de cauciuc,iar rechini au apărut dintr-o dată, unul sub barcă și altul alături. Cei doi rechini au stat acolo tot timpul, ca și cum și-ar fi dat seama de agitația produsă. Unul era lung de aproape trei metri.

Existau și unele interludii comice care ne înveseleau. Andrew reușise în fine să adune pentru studiul lui zece crustacee. Acestea se lipiseră nu de torpila special proiectată în acest scop pe care o trăgeam în spatele lui *Sohar,* ci de cablul de siguranță. Andrew era încântat, căci se dovedea astfel că tinerele crustacee nu se lipeau de nave numai când se aflau în porturi, așa cum sugera o teorie, ci înotau în larg și se puteau prinde de nave pe mare. El a început să studieze în fiecare zi cu multă atenție specimenele, măsurându-le pentru a vedea cât de repede cresc. Într-o zi, trăgând cablul de siguranță, l-am auzit strigând plin de furie:

— Porcul, nerușinatul!

Ne-am uitat să vedem despre ce era vorba. Andrew ținea cablul din care picura apă, lovindu-l cu o cavilă. Dislocat din cauza acestui atac, un frumos crab verde căzu pe punte, mișcându-se în grabă să-și caute un adăpost.

— Mi-a mâncat jumătate din probele mele de crustacee. Porcul lacom, îi arăt eu lui!

Mai mulți membri ai echipajului au pornit într-o goană comică în jurul punții urmărind crabul, înarmați cu diferite obiecte, polonice,

cavile, cuțite și orice sculă pe care au putut pune mâna. În cele din urmă inculpatul a fost prins.

— Te-am prins, strigă Andrew încântat, în timp ce întindea mâna și apuca crabul. Ca pedeapsă vei servi cauza științei — și a pus vietatea într-un borcan cu formol care aștepta gata pregătit.

Crabul care trăise confortabil într-o crăpătură de lângă chilă și ieșise de acolo doar ca să-și ia micul dejun, hrănindu-se cu mostrele lui Andrew și alte resturi, nu era singurul călător aflat la bord pe *Sohar* care ne deranja. Cavitățile întunecate de sub copastie găzduiau o colonie înfloritoare de vietăți care călătoreau clandestin, o familie numeroasă de greieri. Aceștia îl înnebuneau pe Terry, operatorul nostru de sunet.

„Nimeni nu va crede că filmul nostru a fost făcut pe mare, dacă tot ceea ce aud nu este decât un țârâit de greieri", se plângea el și plănuia lungi campanii de atac. Noaptea, când Terry făcea de veghe, se putea vedea licărul unei torțe și se auzeau pași furișați, urmați de zgomote înfundate și tot felul de înjurături, în timp ce fugărea la nesfârșit pe cei care-l chinuiau. Dar greierii se înmulțeau mult mai repede decât putea Terry să-i lichideze, iar nopțile blânde pe mare erau pline de țârâitul și bâzâitul lor atât de puțin armonios.

La sfârșitul lunii decembrie am văzut primele semne ale apropierii uscatului. Cercetătorii științifici au tras cu năvodul o cantitate suplimentară de plancton și curând după aceea și băieții din Oman au avut prima recoltă bună de pește. Vreo duzină de toni splendizi s-au prins în năvoade, atrași de momelile lor. Khamees Poliție l-a amenințat pe Shanby că-l bate dacă se atinge de pește și jumătate de oră mai târziu peștii se frigeau pe cărbuni. Cel mai îndemânatic dintre? Pescarii noștri, Khamees Poliție, a ales peștele cel mai gras și l-a fript cu grijă. Apoi, tăind cea mai bun. Ă bucată, mi-a adus-o mie, spunând:

— Sunteți căpitanul, trebuie să fiți primul care mănâncă din peștele prins. Nimeni nu gustă până nu ați mâncat dumneavoastră.

înmulțirea planctonului și prezenta bancurilor de pești dovedeau că *Sohar* trecuse dincolo de zonele adânci ale Mării Arabiei, iar acum trebuie să fie peste reciful Bassas de Pedro, la vreo 250 mile depărtare de coasta de sud a Indiei. Urma să navigăm cu foarte mare atenție, căci *Sohar* pătrundea în ape periculoase. Dacă erau exacte calculele mele, trebuia să apară în calea noastră o salbă de insule de coral, Laccadivele. Aceste insule mici, multe dintre ele neavând o lungime mai mare de o milă, abia se ridică la suprafața apei, iar de pe ele se îndreaptă în sus cocotieri înalți. În partea de est, direcția de unde venea *Sohar,* insulele sunt înconjurate de recife de coral, care ar fi putut despica fundul navei. Nu exista nimic care să-ți indice prezența recifelor, niciun prag cât de mic al platformei marine pentru a te

alerta. Insulele se ridică brusc deasupra apei, la vreo sută de stânjeni[12]. Dacă am fi dat peste ele noaptea, am fi fost pierduți.

Am controlat de mai multe ori poziția navei noastre, iar în noaptea de 9 decembrie am zărit de departe conturându-se farul care marchează capătul de nord al Laccadivelor. Am ordonat o schimbare de drum cu șase puncte spre vest, am redus suprafața velică, așa încât *Sohar* abia se târa prin bezna nopții. În zori, când lumina a năpădit orizontul și boarea ridicată de pe mare s-a risipit, am văzut uscatul. Acolo, drept în fața provei, abia putând fi zărită, apărea o deformare a orizontului de un verde ca măslina, o simplă pată de ceva care nu mai era acea mare albastră pe care o vedeam de două săptămâni. Era micuța insulă Chetlat, cea mai nordică dintre toate insulele Laccadive și prima din calea ce-i ducea pe navigatorii arabi de altă dată în China și care în același timp a furnizat/și material pentru poveștile lui Sindbad Marinarul.

„în aceste insule — scria geograful arab Idrisi în secolul al XII-lea — veneau navele din Oman să strângă nuci de cocos și să taie arbori pentru a-și construi corăbii. Oamenii rămâneau pe insule unde își făureau navele pe care navigau apoi spre casă.” Deși Laccadivele sunt doar niște fărâme în vastitatea Mării Arabiei, era ușor de văzut de *ce* marinarii arabi au dat peste ele, căci se află chiar în calea vaselor care se îndreaptă din sudul Peninsulei Arabe spre coasta de vest a Indiei. Păduricile de cocotieri de pe insule furnizau arabilor o funie excelentă pentru construirea navelor. Chiar și *Sohar* fusese asamblat cu frânghie de nucă de cocos din Laccadive, iar oamenii din Agatti care au cusut nava noastră erau insulari din Laccadive.. Legăturile arabe istorice dovedesc că peste 90% din locuitorii insulelor sunt musulmani și ei revendică faptul că islamismul le-a fost adus în timpul vieții lui Mohamed de către un sfânt musulman naufragiat în Laccadive.

Din punct de vedere politic aceste insule aparțin acum Indiei, iar când India era guvernată de britanici, insulele fuseseră declarate o regiune protejată, iar insularii erau considerați ca un neam al cărui cultură trebuie să fie apărată împotriva influențelor dăunătoare venite din afară. Fără îndoială, cultura din Laccadive merita să fie protejată. Locuitorii din aceste insule trăiau într-o societate aproape idilică. Fiecare mică insulă era o comunitate condusă de un sfat al bărbaților care se întâlneau pentru a dirija viața insulei. Acest sfat nu avea decât puterea opiniei publice, iar locuitorii dădeau ascultare sfatului pur și simplu pentru că acesta reprezenta dorințele obștii. Nu se cunoșteau crime. În arhiva colonială nu se afla înregistrat nici măcar un singur caz de omor sau violență: Singura culpă, și aceasta rară, era furtul de nuci de cocos din copacul altuia. Dacă nucile furate nu erau restituite, făptașul era pus să stea într-un colț, cu fața la perete, ca un copil obraznic. În această societate în care crima și fapta josnică rămâneau

necunoscute, un astfel de ostracism era suficient. Cealaltă crimă era absența la vânătoarea de șobolani, atacurile regulate organizate împotriva șobolanilor de copaci care distrugeau recolta de nuci de cocos. Tinerii se urcau în copaci și îi scuturau până când șobolanii cădeau jos, unde mulțimea caro aștepta îi gonea cu bețe. Absența la o vânătoare comunală de șobolani era total dezaprobată, iar consiliul trimitea o avertizare absentului. Îi dădea totuși o șansă: dacă putea să aducă în următoarele zece zile cinci șobolani morți era iertat, chiar și de statul la colț.

Nucile de cocos și peștele constituiau singurele produse ale insulelor — până și orezul trebuia adus de pe continent. Societatea era de obicei împărțită în patru grupuri, după ocupația fiecăruia. Existau astfel proprietarii de pământ, constructorii de vase, pescarii și coi care se urcau în cocotieri. Separate de India de mai bine de 200 mile de ape deschise, insulele Laccadive erau de secole izolate din punct de vedere geografic. După independență, guvernul Indiei a păstrat statutul special al insulelor, declarându-le teritoriu unional, Laccadivele urmând a fi administrate direct de la New Delhi și, cu una sau două excepții, accesul străinilor în insule era interzis.

Privind spre conturul verde al insulei. Chetlat, pe măsură ce *Sohar* se apropia cu toate pânzele sus, ne închipuiam că navigam într-un vis. Insula părea că răspunde oricărei noțiuni de paradis tropical. O linie de nisip alb strălucitor devenea de fapt o plajă care ducea spre plantațiile de palmieri. Printre copaci puteam distinge acoperișurile din țiglă roșie și cele din stuf ale caselor băștinașilor. În partea de sud a insulei, o întindere de apă strălucitoare acvamarină indica prezența unui prag de coral, peste caro își purta spumele câte un val molcom, pierzându-se apoi într-o lagună de un albastru palid. Două pirogi mici pescuiau la adăpostul coastei și înaintau încetișor. Cu sfială, îndepărtându-se de țărm pentru a urmări apropierea noastră. Mă întrebam în sinea mea ce își închipuiau că este *Sohar,* cu velele sale mari, albe și emblema purpurie a sultanatului, o imagine din timpuri străvechi.

Se impunea totuși să mă concentrez. Era pentru prima oară că trebuia să ancorez o corabie cu velatură, fără motor, la care se mai adăuga și faptul că nu știam nimic despre curenți și situația mareei. Am avut un moment de panică, când un șir de valuri deferlante a apărut lângă locul pe care îl alesesem pentru ancorare dar, uitându-mă mai bine cu binoclul, am văzut că valurile erau în partea mai îndepărtată a ancorajului. *Sohar* aluneca ușurel prin apa de un albastru întunecat. Era o insulă de coral clasică. La o distanță de jumătate de milă de coastă și la o adâncime de vreo 60 metri, sondorul nu găsea încă fundul apei. Apoi, culoarea mării s-a schimbat dintr-o dată din albastru închis în verde ca jadul, iar noi alunecam

acum peste marginea recifului de coral.

— Jos vela artimon, i-am strigat lui Mohamed.

Vela de la pupa a fost strânsă și legată și oamenii au lăsat în jos verga până la punte. *Sohar* se afla acum la circa 70 metri depărtare de locul ales.

— Jos vela triunghiulară! am strigat eu, iar Mohamed a repetat:

— Jos vela triunghiulară, jos vela triunghiulară!

Omanii, ca și europenii, erau la fel de pricepuți la comenzi atât în arabă, cât și în engleză și vela triunghiulară, cea mai din prova navei, a dispărut ca o batistă în mâinile unui prestidigitator.

Toți cei care nu manevrau velele stăteau lângă parapet și priveau insula, vrăjiți de frumusețea ei.

— Școta velei mari, cârmă bandă, Khamees.

Echea a scârțâit, în timp ce Khamees Poliție, cu capul aplecat pentru a privi sub velă, a împins-o spre partea ferită de vânt și a adus nava cu prova în vânt. Tom a slăbit școta velei mari, lăsând vela fără vânt.

— Dați drumul ancorei!

Trondur, aflat pe puntea teugii, a aruncat o privire în urmă pentru a se asigura că totul era în regulă, a făcut un semn unuia să urmărească lanțul cum alunecă peste bord și dintr-o tăietură de cuțit i-a dat drumul celei mai bune ancore de pe prova, lăsând-o să cadă în apa limpede, adâncă de 9 metri, frumoasă, marcată de pietre neregulate de coral. Încetișor, *Sohar* s-a oprit, și-a îndreptat prova contra vântului și apoi a rămas neclintită, prinsă de lanțul ancorei.

Sosirea noastră fusese remarcată. Printr-o deschizătură din recif au apărut pufăind două bărci cu motor. Comitetul de primire nu arăta prea atrăgător. Bărcile cu motor erau încărcate cu polițiști înarmați, îmbrăcați în uniforme de culoare kaki și purtând pușți. Această priveliște descurajatoare, a fost atenuată, la o privire mai atentă, de faptul că polițiștii înarmați se uitau cu gura căscată, uimiți, sau râdeau plini de încântare. *Sohar.* Cu înfățișarea exotică pe care o avea, ar fi putut tot atât de bine să fie și o navă cosmică dintr-o altă planetă. În timp ce șalupa conducătoare trăgea lângă *Sohar,* am identificat ofițerul de serviciu, un om cu o înfățișare amabilă, într-o uniformă de căpitan al armatei britanice cam de prin anul 1940. Oamenii lui erau destul de bizar îmbrăcați, cu pălării mari de junglă cu boruri late, căptușite cu un material de un roșu puternic, care putea fi văzut ori de câte ori își scoteau pălăriile pentru a-și șterge fruntea, ceea ce făceau în mod frecvent, căci era foarte cald. Purtau cămăși bine călcate cu inițialele PL — poliția din Laccadive — pe plăcuțe metalice prinse pe umeri, și șorturi grozave, cum nu mai văzusem încă. Scrobite până la o rigiditate extraordinară, aceste șorturi stăteau cam la vreo 30 cm depărtare de coapsele polițiștilor, asemenea gurilor căscate ale clopotelor de biserică. Erau desigur foarte răcoroase pentru cei care le

purtau, dar pentru cei care le priveau păreau foarte comice. Această ținută ciudată era completată cu moletiere kaki înfășurate strâns pe picior, care intrau în ciorapi tot kaki. Fiecare ciorap era astfel tăiat încât gleznele rămâneau dezgolite. În picioare purtau pantofi de tenis.

Era clar că acest detașament al poliției din Laccadive se îmbrăcase în ținuta pentru ocazii speciale, așa că noi îi priveam cu politețe cum încercau să urce din barca lor pe nava noastră. Era la fel de limpede că veniseră să pună nava noastră sub arest. Pe chipul ofițerului se puteau vedea jena și încercarea de a părea cât mai grav. Efectul produs de primii săi pași pe punte a fost dezastruos, căci, călcând apăsat pe ceea ce el credea că este o treaptă a bordajului a pus piciorul pe o cutie de carton cu ouă. S-a auzit un trosnet și respectivul s-a aplecat înainte „, căzând în brațele lui Trondur. Soldații lui, stânjeniți de pușile din cel de-al doilea război mondial pe care le purtau, se înghesuiau în șalupele lor, încercând fără succes să se urce pe navă, până când Peter Dobbs s-a aplecat și s-a oferit să le țină armele. Evident ușurați, i le-au întins lui Peter.

— Ce faceți aici? a întrebat ofițerul, după ce s-a desprins din îmbrățișarea lui Trondur. Vorbea o engleză excelentă. Această regiune este interzisă, a continuat el, și mă văd obligat să vă cer să plecați.

— Am o scrisoare din partea Ministerului Afacerilor Externe al Guvernului Indiei, i-am replicat eu. În această, scrisoare se arată că ministerul nu are nicio obiecție ca, nava mea să viziteze insulele.

Ofițerul păru vizibil ușurat. Era evident că nu-i plăcea să ne gonească din Chetlat. Vizitatorii erau foarte rari prin aceste meleaguri.

— Voi lua legătura cu conducerea mea și voi informa asupra situației. Între timp oamenii dumneavoastră nu au voie să coboare de pe navă. Veniți cu mine la poliție pentru a îndeplini formalitățile necesare.

Zece minute mai târziu mă aflam sub escortă la bordul unei ambarcații cu motor și treceam printr-o deschizătură în recif. Insula Chetlat era atât de frumoasă, incit îți venea greu să crezi că e reală. În timp ce șalupa își tăia drum prin canal, intrând în laguna de un turcoaz șters, vedeam plaja dinspre vest ca o semilună străjuită de cocotieri. Nisipul strălucea, se zăreau câteva case, un debarcader șubred și niște bărăci cu acoperiș din stuf care se întindeau până la plajă. Șalupa s-a apropiat de debarcader și a fost legată cu cabluri. Întovărășit de căpitanul de poliție, am pornit-o de-a lungul platformei de lemn.

La capătul debarcaderului era adunată o mulțime care aștepta. Bărbați și copii mă priveau în tăcere. Bărbații purtau *saronguri*[13] drepte care le ajungeau până la glezne, câțiva aveau cămăși, iar cei mai bătrâni o eșarfă specială, o simplă bucată de pânză pusă pe creștetul capului, trasă peste urechi ca o broboadă. La o oarecare

depărtare, în spatele bărbaților, se vedeau mici grupuri de femei, îmbrăcate cu fuste și pieptare în culori vii. Părul negru lucios le ajungea până la umeri și era prins la spate cu basmale colorate. Erau asemenea unor mănunchiuri de Hori tropicale împrăștiate la întâmplare printre trunchiurile cocotierilor care formau un adevărat baldachin deasupra micii insule. Toți, bărbați, femei și copii, se uitau la mine timizi și curioși.

— Sunt speriați, îmi spuse căpitanul de poliție, cei mai mulți dintre ei nu au văzut până acum decât indieni. Pielea dumneavoastră albă îi sperie.

în epoca radioului, a televiziunii, a revistelor ilustrate și a călătoriilor în toată lumea părea extraordinar ca generația de azi a locuitorilor insulei Chetlat să nu fi văzut niciodată un străin care să nu fie cetățean indian. Numai aceia care se duceau pe continent aveau o idee despre lumea din afară. Înainte de independență, insula era vizitată o dată pe an de către comisarul districtului sau de către asistentul său, pe rând. Dar de la independență niciun alb — așa mi, s-a spus — nu a venit vreodată pe Chetlat. În timp ce mergeam împreună cu căpitanul către biroul lui pe poteca de nisip care șerpuia printre palmieri, unii dintre bărbați pășeau înaintea noastră de-a-ndăratelea, nemailuându-și ochii de la mine. O ceată de copii fugea de o parte și de alta a drumului, ascunzându-se printre copaci, de unde, simțindu-se în siguranță, se tot uita spre noi. Acei oameni care fuseseră pe continent și se considerau mai cu experiență au format un detașament în spatele nostru și, plini de importanță, ne conduceau ca o escortă.

în biroul căpitanului de poliție se afla un aparat de radio emisie, singura legătură oficială a insulei cu lumea exterioară și mândria întregului birou. Pe lângă aparatul de radio, o altă legătură cu exteriorul o constituia feribotul guvernamental care ancora în afara recifului o dată la două săptămâni, rămânând câteva ore pentru a transfera încărcătura în bărcile băștinașilor. Când a sosit *Sohar,* insularii așteptau de trei săptămâni feribotul care întârziase și unii dintre ei au venit plini de speranță să ceară țigări. În timp ce operatorul radio al poliției transmitea în codul Morse, mă uitam în jurul meu. Mobilierul cuprindea doar un birou, patru scaune și o cutie de carton rupta care servea drept coș de hârtii. Așezându-se pe unul clin scaune, căpitanul a căutat cu grijă într-un sertar până când a reușit să găsească un formular guvernamental vechi, o hârtie cenușie-cafenie care începuse cu timpul să se fărâmițeze pe la colțuri. Întorcând-o în așa fel încât să poată scrie pe dosul ei, i-a aruncat o privire imploratoare sergentului său. Fără niciun cuvânt, acesta s-a scotocit prin buzunare și i-a înmânat singurul pix al biroului.

Problemele oficiale au durat un timp îndelungat, dar plăcut. Au fost

aduse nuci de cocos verzi pentru a avea ceva de băut. Polițiștii din escortă și-au schimbat uniforma și au reapărut purtând cămăși largi și *saronguri.* Ni s-a servit apoi pește cu *curry*.

— Ne odihnim bine aici, recunoscu sergentul care se tot uita peste umărul ofițerului pentru a controla ce scria acesta.

Am citit etichetele de pe rafturi din spatele căpitanului: „Stația Chetlat — Rapoarte asupra crimelor", „Stația Chetlat — Dosare în curs de rezolvare". Etichetele erau vechi și încrețite. Cele câteva documente aflate deasupra lor păreau că nu fuseseră mișcate de foarte mult timp.

— Câți polițiști aveți în subordine? l-am întrebat pe căpitan.

Era tocmai pe punctul de a răspunde, când sergentul i-a aruncat o privire. Fără îndoială, își închipuia că eram un spion și aceasta constituia o informație secretă importantă.

— Suficienți, răspunse căpitanul cu un aer lipsit de convingere.

— Când a fost comis ultimul delict pe insulă?

A stat un moment pe gânduri.

— Anul trecut am avut un caz de furt.

— Și ce s-a întâmplat?

— Omul a fost achitat.

Numărasem cel puțin 12 jandarmi înarmați, în afară de căpitan, sergent și radiofonist — mi se părea excesiv pentru un loc atât de pașnic.

— De când există un post de poliție pe insulă?

— De când guvernul Indici a hotărât să ajute insulele Laccadive și să le modernizeze.

— Dar am citit că altădată nu se comitea nicio crimă pe insulă. De ce aveți nevoie de atâţia polițiști?

— A, lucrurile s-au schimbat. Acum insulele sunt moderne. Așa că trebuie să fie și crime.

Și am aflat astfel trista poveste a insulei Chetlat. Paradisul descris cu patruzeci de ani în urmă în rapoartele oficiale ale comisarilor districtului a fost ruinat de birocrația adusă de guvernul Indiei, care pretindea că este paznicul insulelor Laccadive. Ideea de a proteja insulele și de a trimite un ajutor special reprezenta de fapt un potir cu otravă. Libertatea locuitorilor insulei era serios îngrădită sub pretextul că aceștia trebuiau să fie apărați de influențele din afară. Poliția era obligată să alcătuiască rapoarte despre insulari. O dispoziție oficială amenința insularii cu închisoarea dacă ar fi făcut semne vaselor străine. Pentru a călători în afara insulelor, locuitorii aveau nevoie de permise speciale. Funia din fibră de nucă de cocos, principala lor resursă, nu putea fi însă vândută decât prin agenții guvernului. Această măsură constituia o ocazie ideală de jecmănire a populației de către negustorii lipsiți de scrupule. Zahărul și orezul erau distribuite

printr-o rație oficială. Pe scurt, insularii nu se bucurau da drepturi depline, iar traiul lor era înrăutățit datorită posibilității de șantaj pe care o aveau micii funcționari. Astfel, ideea de a proteja cultura din insulă, ferind-o de influențele din afară, devenise o farsă sinistră, tocmai datorită numărului mare de funcționari guvernamentali veniți din exterior, care invadaseră insula. Erau polițiști, consilieri pentru agricultură, consilieri în domeniul pescuitului, persoane din partea Consiliului Muncii, asistenți medicali — lista părea fără sfârșit. Insula avea o populație de aproximativ 1600 locuitori și existau probabil cel puțin 50 de funcționari civili care locuiau aici, toți aducând obiceiuri și atitudini de care insula trebuia de fapt să fie ferită.

Inutilitatea acestor salariaţi guvernamentali era aproape totală. Nu exista nicio crimă serioasă de care să se ocupe poliția, iar polițiștii erau reduși la a fi mai mult un fel de spioni. Experții în pescuit aveau puține să-i învețe pe locuitorii insulei, care generații de-a rândul fuseseră pescari. Pe lângă aceasta, chiar dacă metoda de a prinde pește fusese îmbunătățită, nu exista nicio modalitate pentru conservarea lui în vederea exportului, așa că pur și simplu se strica. Oamenii de la Consiliul Muncii nu aveau nimic de făcut. Nu era necesar să se construiască șosele pentru că în Chetlat nu existau automobile, după rum nici poduri nu trebuiau, căci insula nu aveți râuri. Singurul proiect pentru o construcție mai importantă, un nou debarcader în lagună, fusese abandonat de doi ani, din lipsă de materiale. Stâlpii de fier rugineau în apa caldă și sărată, iar localnicii foloseau mai departe vechiul debarcader șubred, din lemn. Consilierii agrari fuseseră trimiși de guvern să învețe pe insulari să cultive specii noi de plante, dar când am încercat să cumpăr lucruri proaspete pentru *Sohar,* nu am găsit decât niște roșcove prăpădite, piper și câteva chitre. Altceva nu exista, iar localnicii aveau ca hrană de bază nucile de cocos și peștele. Chiar și starea sănătății lor era neglijată. Micii funcționari guvernamentali aduseseră, odată cu venirea lor, și noi boli.

Asistența sanitară nu dispunea de medicamente. Când ne aflam acolo a izbucnit o mică epidemie de gripă și dulapul cu medicamente de pe *Sohar* a furnizat singurele aspirine disponibile.

Numai darurile naturale ale insulei au rămas nevătămate și singurul lucru urât era complexul de barăci guvernamentale de lângă debarcader, având o firmă ponosită pe care scria: „Biroul Sub-inspectoratului Ingineresc al Districtului — Insula Chetlat”. Altfel, insula constituia un peisaj plăcut cu pilcuri de cocotieri și nisip de coral imaculat. Printre trunchiuri de copaci se întretăiau cărări de la o casă la alta. Pui cloncăneau și scurmau după mâncare. Câte o capră, ici și colo, păștea tihnită câteva frunze. Singurele zgomote care se auzeau erau vuietul îndepărtat al mării lovindu-se de recifele de coral

și foșnetul permanent al frunzelor palmierilor în bătaia alizeului. Nisipul moale înăbușea pașii și localnicii umblau atât de încet, încât ai fi zis că li se înfundă piciorul până la gleznă pe poteci. Căpitanul m-a dus într-una din clădirile cu acoperiș de stuf de jos de lângă debarcader. În interior, protejată de soare, se afla una dintre unicele bărci ale insulei, un *odam,* cu o coca elegantă, lungă de vreo 9 metri, cusută cu funie din fibră de nucă de cocos, asemenea lui *Sohar.* Pe coasta Malabar am văzut o astfel de ambarcație, plutind tot atât de elegant ca și un pescăruș. Cu douăzeci de ani în urmă aceste *odamuri* făceau curse regulate pe continent, du când funie de cocos spre vânzare și mi s-a spus că erau guvernate după sistemul arab cu tăblițe și sfoară. Acum nu mai era nimeni în Chetlat care să știe cum să conducă o astfel de ambarcație și arareori se mai vedea navigând un *odam.* Cei câțiva pasageri care mai veneau pe insulă preferau să aștepte feribotul guvernamental, oricât de neregulate erau cursele, iar prețul funiei de nucă de cocos, care reprezenta un monopol al guvernului, era prea mic pentru a m îi merita transportul.

Darul cel mai generos al naturii era tăinuit în adâncurile mării, în jurul insulei. Dave Tattle, scafandrul de pe *Sohar,* a făcut o imersiune de explorare de îndată ce m-am întors la bord, pe la sfârșitul după-mesei. El efectuase numeroase scufundări în întregul Ocean Pacific, chiar și în Antarctica, sub gheață, colectând specimene pentru oceanologi. Acum s-a cufundat cu o pușcă cu suliță ca să caute ceva pentru cina noastră. După vreo trei minute de stat sub apă, și-a scos capul lângă navă și a deschis vizorul pentru a striga plin de încântare:

— Ar trebui să vedeți reciful de jos, este de necrezut. Sunt atât de mulți pești! Oriunde ai privi, nu vezi decât pești, adevărați pereți de pești…

A dispărut apoi sub apă, într-un nor de bășici. Când a reapărut cincizeci de minute mai târziu era tot atât de emoționat. Ne-a adus pentru cină vreo jumătate de duzină de pești, fiecare având între două și patru kilograme.

— N-am mai văzut așa ceva până acum, ne-a spus el. Când m-am cufundat prima oară, m-am trezit căzând peste un pește mare, care trebuie să fi avut vreo 24 de kilograme, o garopa. Am mai văzut eu asemenea pești, dar foarte rar. Sunt un soi de pești solitari care nu trăiesc în bancuri. Și sub mine nu era doar o singură garopa uriașă, ci douăsprezece, care se mișcau foarte lent printre stânci, de parcă ar fi fost o turmă de vaci la păscut.

Bogăția vieții acvatice de pe Chetlat a fost o adevărată încântare pentru biologii de pe *Sohar.* Patru zile la rând s-au tot cufundat și au adunat mostre, plini de o emoție care se reanima de fiecare dată când treceau dintr-un loc în altul. Andrew se extazia în fața melcilor și a stelelor de mare, care reprezentau specialitatea lui. „Uitați-vă la ăsta „„

îl auzeam exclamând, în timp ce ne arăta câte un specimen deosebit de dezgustător de melc de mare ce să-l admirăm. Era o băşică mare, umflată, din care se prelingea apă. „E minunat, n-am mai văzut încă un asemenea exemplar". Şi apoi lăsa vietatea să cadă într-una din multele găleţi care făceau acum ca puntea să pară un acvariu cu stele de mare, crabi şi bucăţi de coral cu nenumărate crustacee pe ele. Mândria colecţiei lui erau o imensă stea de mare, de culoare gălbuie şi de mărimea unei pâini de casă, şi o alta cu braţe lungi.

Mulţimea peştilor de mari dimensiuni întrecea tot ceea ce scafandrii noştri văzuseră până atunci. Arareori peştii se speriau de oameni. Era evident că nu mai avuseseră loc alte imersiuni până atunci la Chetlat. Umblând după peşti pentru masă, Dave Tattle a văzut că ceea ce-i trebuia era să găsească peşti suficient de mici care să nu-i rupă undiţa sau să-l tragă prea departe de navă. Bancurile de peşti erau atât de dese, încât o dată sau de două ori, când a lovit peştele cu sulița, lama a pătruns prin pradă, trecând mai departe şi străpungând încă un peşte de alături, aşa că dintr-o lovitură a prins doi peşti. Alţi scafandri au povestit că au văzut peşti buzaţi uriaşi, ajungând până la 45 kg şi că de multe ori au dat peste specii care în mod normal nu trăiesc decât în ape foarte adânci. Pe coral era o gamă completă de specii care se găsesc numai în asemenea locuri, şi bancuri mari de peşti treceau peste coral, lăsând în urmă un nor lăptos de praf alb. Scafandrii le-au auzit chiar scrâşnetul dinţilor pe când muşcau din capetele aflorimentelor recifului.

Expresia de pe chipul căpitanului de poliţie a fost şi mai încurcată patru zile mai târziu, când mi-a dat ştirile aşteptate. Ministerul de Interne din New Delhi, care răspundea de administrarea teritoriilor din Protectorat, anulase permisiunea dată de Ministerul Indian de Afaceri Externe. Se dăduse dispoziţie ca *Sohar* să părăsească insulele Laccadive.

Primii navigatori arabi considerau Laccadivele ca făcând parte dintr-un arhipelag vast, insulele Dibajat, împrăştiate de-a curmezişul drumurilor maritime dintre India şi Peninsula Arabă. Geografii arabi deosebeau uneori insulele producătoare de funie de cocos, din nord, Laccadivele, de cele din sud, Maldivele moderne unde se găsesc scoici *cowrie.* Aceste scoici erau folosite în unele comunităţi din Africa şi India ca monede şi astfel vasele arabe se opreau în Maldive pentru a încărca asemenea scoici şi carapacele broaştelor ţestoase care veneau pe ţărm cu miile pentru a-şi depune ouăle. Geografii arabi credeau că insulele Dibajat erau conduse de o femeie, o regină care trăia în mare lux, şi exista o poveste marinărească despre una din aceste insule, populată în întregime numai dv femei. Era vestita Insulă a Femeilor, unde, aşa cum se spune în povestirile marinăreşti din colecţia cunoscută sub denumirea *Minunile Indiei,* un echipaj arab a ajuns din

întâmplare. Marinarii credeau că se rătăciseră pe mare și puteau astfel să se salveze, dar au fost înhățați de o mulțime de femei, peste o mie, care i-au dus pe dealuri, solicitându-i într-atât, încât în Cele din urmă au murit de extenuare. Singurul supraviețuitor, un bătrân marinar musulman din Cadiz care a fost ascuns de o bătrână, a izbutit să îşi facă o canoe cu care a scăpat împreună cu salvatoarea lui și a trăit pentru a povesti întâmplarea.

La baza poveștii despre Insula Femeilor s-ar putea să tir insula Minicoy, care se află la jumătatea drumului între Maldive și Laccadive, iar marinarii arabi veniți prin mele locuri au adus poate informații despre viața și tradiția acestei insule, unde femeile aveau rol conducător. Singura obligație a bărbatului era să procure hrană, pește sau nuci de cocos, iar după ce asigura rația pentru o zi, obligația lui se termina. Toate hotărârile importante erau luate de soție. Ea era proprietara casei, drept care se transmitea prin femei, iar când un bărbat se însura, se ducea să locuiască în casa soției și lua numele acesteia. De asemenea probabil că atunci, ca și acum, femeile formau majoritatea în Minicoy, pentru că bărbații din această insulă erau marinari și plecau mereu de acasă. Pe lângă faptul că aici era în floare matriarhatul, insulele Laccadive făceau parte din arhipelagul Dibajat, condus de către o femeie. Arhipelagul era fief al regatului Cannanore de pe continentul indian, unde trebuiau să trimită anual un tribut de funie de nucă de cocos. Cannanore avea adesea drept conducător tot o femeie, o regină numită Arrakal Bibi, iar dinastia din Cannanore recunoștea dreptul la tron al femeii.

Această noțiune a Insulei Femeilor pare să fi fost combinată cu practica indiană cunoscută sub numele de *suttee* sau „sinuciderea văduvei” și a servit ca sursă pentru aventurile din cavoul înhumării din poveștile lui Sindbad Marinarul. În călătoriile sale, Sindbad ajunge într-o țară unde devine favoritul conducătorului. Acesta vrea ca Sindbad să rămână în insula sa și îl căsătorește cu o localnică dintr-o familie bună. Sindbad trăiește bogat și fericit cu soția sa până când aceasta se îmbolnăvește și moare. Spre groaza lui, el află că trebuie să fie îngropat de viu împreună cu ea. Obiceiul locului cere ca soțul femeii moarte să fie coborât cu o funie în osuar împreună cu cadavrul soției și cu o mică cantitate de hrană și apă, apoi intrarea este blocată de jeluitori, iar bărbatul lăsat să piară. Sindbad încearcă să se împotrivească, dar cei din jurul lui îl coboară cu forța în osuar. Când Sindbad refuză să se dezlege din funie, ceilalți îi aruncă în cap celălalt capăt al funiei și pleacă. Înconjurat de schelete, Sindbad supraviețuiește într-un mod înfiorător, omorând pe alți văduvi coborâți acolo și furându-le mâncarea. În cele din urmă se sperie de un animal sălbatic care se învârte în jurul lui, și-l urmărește de-a lungul unui pasaj îngust, pentru a se trezi în cele din urmă pe plajă.

Acolo, spre marea lui bucurie, vede trecând un vas arab. El reușește să atragă atenția marinarilor de la bord și este salvat, continuându-și aventurile.

Când am ridicat ancora din Chetlat la 13 decembrie, ne separau de India cele 170 de mile ale Mării Larwi, numele arab medieval al Mării Arabiei. În această parte a călătoriei, John Harwood a văzut primele balene. În dimineața zilei de 14 decembrie am dat peste vreo șapte sau opt balene, care mi s-au părut a fi balene ucigașe. Se aflau exact în drumul nostru și ieșeau la suprafață în mod regulat pentru a respira, complet relaxate. Din când în când țâșneau afară din apă, pentru a reveni înapoi cu o pleoscăitură răsunătoare. Alteori își scoteau numai capul din apă, de parcă ar fi fost niște câini de pază veghind asupra lui *Sohar,* care se îndrepta spre ele. Curând după aceea am întâlnit un grup de alte nouă cetacee la vreo 150 metri depărtare. Nici acestea nu erau deloc grăbite sau tulburate. Înotau la suprafață cu aripioarele lor verzi-cenuşii, tăind apa pe lângă noi. Cincisprezece minute mai târziu a apărut un al doilea grup de șase, în partea opusă a navei, iar când vântul a prins a bate și *Sohar* a pornit mai repede, doi delfini și-au luat postul în primire și au început să se joace în jurul provei, învârtindu-se și plonjând în siajul agitat. Pentru a completa carnetul cu note al lui John, încă o balenă mică a trecut seara aproape de pupa.

Această viață marină bogată era urmărită de stoluri de păsări acvatice, în special rândunici negre, care se roteau și coborau ca săgeata deasupra stropilor de apă împrăştiaţi de balene și alte vietăți. Pești de câte o jumătate de kilogram goneau spre suprafață peștișori. Aceștia se aruncau în aer ca să scape de urmăritorii lor, iar păsările scoteau strigăte prelungi și îi răneau cu ciocurile. La rândul lor prădătorii cădeau victimă altor pești mai mari, care îi atacau venind de jos din adâncuri, iar suprafața mării răbufnea ca o lovitură de tun când un pește mare de pradă pornea ia atac.

"Rechin! Rechin!“ strigă Khamees Poliție, arătând peste bord. Acolo, bine prins în cârligul undiței noastre, era un mic rechin. A fost ridicat cu iuțeală la bord de către Peter, înjunghiat de Trondur cu un trident și lovit în cap cu o cavilă de către Mohamed. Khamees Poliție l-a adus în triumf. Acest efort internațional a avut ca rezultat o masă excelentă din carne de rechin. Mi-am notat rețeta. Rechinul a fost curățat, dezosat și fiert în apă de mare, până când carnea a devenit fragedă. Carnea a fost apoi scursă de apă și înfășurată într-un prosop, stoarsă bine de toată zeama, fărâmițată în bucățele și pusă împreună cu ceapă la prăjit pe un foc de cărbuni și s-au adăugat usturoi, roșii din conserve, diferite condimente. Mâncarea astfel pregătită a fost reîncălzită și servită: era într-adevăr delicioasă.

Shanby atinsese atunci nadirul absolut al carierei lui de bucătar. Refuza să pregătească *chapattiuri* pentru masa de seară și începuse să

se învârtă în jurul mașinii de gătit, tot așteptând ca altcineva să pregătească mâncarea, iar apoi se repezea să capete prima porție, o farfurie cât mai plină. Și, pentru a pune capac la toate, a fost prins furând din cămara navei. S-a grăbit spre cușeta lui, unde s-a ghemuit ca să camufleze o cutie cu compot de piersici, încercând apoi să-și umple gura cu acestea mai înainte de a fi observat. Am ajuns la concluzia că era asemenea unui copoi, plăcut la vedere, adulmecând întotdeauna mâncarea dar incorigibil.

La o depărtare de o sută de mile de coastă am văzut evidența de netăgăduit a pământului indian — bucăți de lemn, de plastic, zdrențe din năvoade, o vegetație în putrefacție, câte o sticlă veche, pete mari de ulei, alge adunate în mănunchiuri și tot felul de gunoaie. În ciuda aspectului cu totul neplăcut al apei, cercetătorii științifici nu devenit foarte ocupați, luând mostre din aceste resturi. Peliculele de ulei au fost adunate și îmbuteliate pentru analiză. Mari cantități de alge au fost colectate și ridicate la bord pentru a fi examinate și a se vedea ce fel de vietăți conțin. Au fost găsiți niște viermi mici respingători, crabi minusculi și larve. Pentru a compensa acest grup revoltător, plasa a scos la iveală pești foarte frumoși, în multe culori, care trăiau în jurul gunoaielor, hrănindu-se cu organismele aflate în acestea. Din nou puntea lui *Sohar* arăta ca un acvariu itinerant, în timp ce peștii învârteau în gălețile cu apă de mare, așteptând să fie fotografiați și identificați. În după-masa următoare, *Sohar* îi trecut printr-o altă probă de poluare care, la început, un crezut că ar fi petalele unor flori sau frunze de copaci aduse de vânt pe mare. La o examinare mai atentă, pehdole s-au dovedit a fi aripile și corpurile a milioane și milioane de molii care, dintr-un motiv necunoscut, comiseseră o sinucidere în masă.

A apărut și un pui de balenă, lung de vreo 5 m și singur. John bănuia că fusese separat de părinții lui și se pierduse.

Puiul își închipuia poate că *Sohar* l-ar fi putut dădăci, ne urmărea plin de o mare curiozitate. A înotat până la pupa la o distanță de vreo 20 și. Ceva de metri de vas, apoi s-a întors și s-a lăsat purtat de valuri în jurul pupei, inspectând din când în când nava. Mai apoi s-a depărtat încet, rămânând mereu la suprafață, aruncând apa regulat, așa cum este specific unui pui de balenă, iar în cele din urmă s-a auzit o lovitură a cozii. John ne spunea că prin anii 1860 existau multe balene în Marea Laccadivelor care atrăgeau balenierele. Acum se părea că balenele aproape dispăruseră întregul Ocean Indian fusese recent declarat un sanctuar al acestor mamifere, dar probabil că era prea târziu.

Saleh, care se afla la cârmă, ne-a povestit despre o balenă uriașă, numită *Haut,* care putea, frecându-se de partea laterală a unei nave, să o răstoarne. Pentru a speria balena, se loveau una de alta două bucăți

de metal care produceau un zgomot puternic. Ceea ce povestea el era interesant, căci repeta aproape cuvânt cu cuvânt primele povestiri arabe. M-am gândit atunci cât de mult dominase balena poveștile despre mare. În secolul al V-lea se spunea că Brendan debarcase pe spatele unei balene, pe care echipajul lui a luat-o drept o insulă. Și lui Sindbad i s-a întâmplat la fel. Pe insula-balenă a lui Sindbad erau stânci și copaci și un râu unde tovarășii lui s-au dus să-și spele veșmintele. Când balena s-a cufundat în apă, ceilalți pasageri au plecat repede la vasul lor. Sindbad s-a salvat intrând într-o albie de lemn pe care a vâslit-o cu mâinile și picioarele, în timp ce „peștii tot căutau să ciugulească din picioarele lui", până când a ajuns pe pământ adevărat.

Un șarpe strălucitor, galben cu verde, de vreun metru și ceva, a reprezentat pentru *Sohar* următorul semn al apropierii uscatului. Învățatul *mu'allim* Ahmed Ibn Majid afirmase că prezența șerpilor de mare constituia un indiciu sigur că pământul era aproape și Andrew ne-a confirmat că toate speciile de șerpi de mare, cu excepția uneia singure, trăiesc în ape puțin adânci. Așa că din punct de vedere zoologic, Ibn Majid avea perfectă dreptate. Andrew nu s-a arătat prea încântat să-l adauge pe oaspetele nostru verde și galben colecțiilor sale. În conformitate cu manualele pe care le avea el, șerpii de mare sunt letargici, abia se mișcă și nu sunt deloc periculoși. Dar acesta trebuie să fi fost o excepție sau să se fi aflat într-o dispoziție foarte proastă. Când a văzut-o pe *Sohar,* șarpele a fugit înaintea navei, s-a răsucit, a înotat împrejur, a trecut de cablul de siguranță, iar când l-a atins, s-a întors Într-o parte și l-a lovit cu dinții. Iar faptul că șerpii de mare sunt mai veninoși decât cei mai veninoși șerpi de uscat l-a făcut pe Andrew să cadă pe gânduri.

în acea noapte am intrat într-o furtună și ne-am luptat cu nori negri, ploaie și fulgere, ceea ce a făcut ca oamenii să alerge repede la vale, să țină nava ca să nu fie luată prin surprindere și să ne trezim cu catargul smuls. În nori, soarele lumina dealurile înalte, verzi, din vestul regiunii Ghats din India, iar în depărtare am văzut ambarcații cu pânze. Erau vase indiene, ultimele supraviețuitoare importante ale zilelor comerțului cu nave cu pânze. Linele dintre aceste vase minunate erau mai mari decât *Sohar,* dar aveau coci negre destul de puțin elegante, spre deosebire de altele mai mici, care erau mai grațioase, cu prova curbă și pupe splendide de galioane. Toate se mândreau cu cele mai uimitoare grupuri de vele. În timp ce *Sohar* nu avea decât niște vele simple, ambarcațiile erau echipate pentru curse de-a lungul coastelor ni ușoare adieri de vânt, așa că aveau pânze imense pentru a prinde briza, toate combinațiile posibile de vele — vele ale arboretului mare, vele randă pentru catarge artimon, vele brigantine, vele foc, vele contrarândunică, velea draivele zburător. O ambarcație avea nu mai puțin de patru vele triunghiulare și o mică

velă trincă, mare cât un cearceaf, prinsă de o prăjină de bambus jos, la muchia răcilei. În timp ce *Sohar* a plutit pe lângă aceasta schimbând direcția de mers, a avut loc o scenă de neuitat: două nave cu vele înalte au trecut în tăcere una pe lângă cealaltă, ca doi străini, pe când cele două echipaje se priveau stăruitor.

— Al naibii! exclamă Dave Tattle. Ia te uită! Privea prin binoclu în direcţia plajei, în timp ce *Sohar* naviga paralel cu țărmul la vreo jumătate de milă depărtare. Ce de mai lume! Trebuie să fie mii și mii. Sunt ca furnicile. Ce naiba fac?

Am luat binoclul lui. Într-adevăr, o porțiune de plajă era neagră de lume, dar nu părea nimic extraordinar. Sătenii cumpărau doar pește de la pescarii care se întorceau pirogile lor cu ceea ce prinseseră în acea zi. Dar Dave nu mai văzuse încă așa ceva până atunci. El venea din Noua Zeelandă și acesta era primul lui contact cu forfota mulțimii care face din coasta Malabar a Indiei una dintre cele mai dens populate fâșii de țărm de pe pământ. Dave continua să se uite stăruitor la mulțimea în mișcare, murmurând încet, plin de uimire, în timp ce *Sohar* își tăia drum spre o *dhow* cu motor ancorată în rada din afara orașului Calicut. El mai privea încă, când ancora a fost aruncată peste bord și *Sohar* s-a oprit.

— Doamne, murmura el mereu, atâția oameni. De unde vin oare? Ce pot face? Mereu sunt oameni care pleacă și vin. Pentru ce?

În dimineața următoare, după ce petrecusem o noapte cumplită cu ruliu și tangaj, udați până la piele de o albi furtună neașteptată cu ploaie, nu vedeam niciun semn din partea autorităților vamale sau polițienești, pentru 8 ne permite intrarea. Atunci am hotărât să debarc și să ml duc eu în căutarea autorităților. În timp ce barca mea de cauciuc se apropia de țărm purtată de valuri, o altă mare de oameni începea să se adune. De data aceasta rămăseseră cu gura căscată, privind ca bovinele spre barca de cauciuc în spatele nostru. Am întors capul, exact la timp pentru a vedea un talaz imens care se încovoia spre noi în urma bărcii. A cuprins-o, a întors-o împrejur și eu o mișcare rapidă a răsturnat-o în apă cu susul în jos, zgomotos. Aruncat pe nisip în mod rușinos, nasul meu mi-a dat răspunsul la întrebarea lui Dave cu privire la ceea ce făceau oamenii acolo pe plajă. O foloseau ca WC public.

VII CRĂCIUNUL LA CALICUT

— Nu ați avut permisiunea mea să debarcați, urlă încasatorul adjunct de la vamă, cuprins de furie. Ochii îi ieșeau din cap de enervare, căci autoritatea lui fusese călcată în picioare. Nu aveați niciun drept să acostați fără autorizația mea. Ce vreți să arătați prin asta? Ar fi trebuit să așteptați până când trimiteam echipa să controleze starea navei. Așa cere regulamentul. Pot să vă interzic să debarcați.

Se așeză mai bine pe scaun, aruncând priviri furioase în stânga și în dreapta. Efectul a fost total stricat din pricina unui corb negru care s-a așezat pe marginea ferestrei deschise din spatele lui, lăsând să se audă un croncănit aspru ce părea batjocoritor. Furios, făcu un gest unui subaltern să alunge pasărea. Acesta, un sergent la pensie, cu o comportare servilă caracteristică unui mic funcționar după mulți ani de serviciu, a schițat câteva gesturi, lăsând să se audă un *huușș!* Iar pasărea și-a luat zborul. Încasatorul adjunct, foarte nervos, era pe punctul de a fi cuprins de o criză de apoplexie. Sergentul la pensie tocmai îi spusese că după ce fusesem răsturnat pe plaja murdară, m-am dus la hotel să mă spăl și să mă schimb, mai înainte de a mă prezenta la biroul vămii din Calicut.

Am aruncat o privire în jurul biroului. Imaginea era jalnică, totul uzat și neîngrijit. Clădirea trebuie să fi fost cândva frumoasă, aerisită și elegantă, cu deschizături sub streașină pentru a lăsa aerul să pătrundă în interior. Ferestrele înalte îți ofereau o priveliște magnifică a mării. Acoperișul fusese făcut din țigle roșii, strălucitoare, dar acum totul era părăginit și neglijat. Casa nu mai fusese probabil zugrăvită de vreo douăzeci de ani și pete verzui de mucegai acoperiseră straturile de var. Biroul încasatorului adjunct era la etaj, iar atunci când am vrut să pun mâna pe balustradă pentru a merge sus, aceasta s-a clătinat puternic, căci era mâncată de carii. Ca să ajungi Ia biroul încasatorului trebuia să înconjori porțiuni din dușumea care se cufundau, clădirea năruindu-se în acele locuri. Uitându-mă pe fereastră, am văzut urmele debarcaderului vămii; și acesta se năruise, iar pilaștrii de fier rupți ar fi străpuns orice vas care în mod prostesc ar fi intrat acolo. Nu se vedea nicio ambarcație a vămii sau a poliției. De fapt era clar că nici nu existase un asemenea vas vreodată. Orice navă care ar fi așteptat la intrarea în port funcționarii de la vama din Calicut ar fi rămas acolo pentru vecie.

Biroul pentru pașapoarte, aflat la parter în aceeași clădire dărăpănată, era încă și mai gol, doar cu obișnuitul pupitru ca de școală, două scaune tari și un dulap cu ușile scorojite. Pașapoartele echipajului fuseseră confiscate de un sergent mai în vârstă din Divizia Specială, îmbrăcat în haine civile, care era în mod evident speriat că își va pierde pensia. În timp ce scria cu grijă o chitanță, mi-am aruncat privirile în registrul său. În ultimele douăsprezece luni doar cinci nave străine acostaseră la Calicut, toate mici *dhowuri* cu motor. Numărasem șapte polițiști și cel puțin o duzină de sergenți din serviciul vămii. Într-o altă cameră de la etaj se aflau un ofițer al portului și un ofițer adjunct împreună cu o mulțime de funcționari și ofițeri de serviciu, prost îmbrăcați, care trândăveau, neavând nimic de făcut. Cu inima grea îmi dădeam seama că influența opresivă a birocrației indiene se simțea pretutindeni.

Ni se promisese un remorcher care, pentru o sumă exorbitantă, urma să-l remorcheze pe *Sohar* până la gura râului, la Beypore, la zece mile depărtare de Calicut spre sud. Beypore era portul orașului Calicut și ar fi fost mult mai ușor pentru *Sohar* să fi ajuns direct acolo, dar regulile vamale interziceau această cursă logică. Calicut era portul oficial de intrare, așa că navele trebuiau mai întâi să îndeplinească formalitățile acolo. Remorcherul, descris în termeni impresionanți ca „Proprietatea Autorităților Portuare", s-a defectat însă înainte de a porni, încă o zi și jumătate am mai suportat cu greu ruliul și ne-am legănat pe valuri în ancoraj la Calicut, până când în sfârșit a apărut remorcherul și nava a fost mișcată.

Beypore ne-a produs o impresie extraordinară. Ni se părea că ne aflam într-un port maritim din secolul al XVIII-lea. Avea toate mirosurile, zgomotele, activitatea și aspectele de frumusețe și mizerie din, să spunem, Genova sau Huli, în zilele când corăbiile cu pânze rămâneau ancorate în cele mai mizerabile bazine ale porturilor europene. Noaptea, când aburii încărcaţi de miasme se ridicau de pe râul Beypore, ei înfășurau ca într-un giulgiu umbrele negre ale cheiului și se strângeau în jurul cocilor vaselor cu pânze, așa încât numai catargele se ridicau deasupra ceții de pe râu, asemenea unor lăncii. Te așteptai parcă să auzi un strigăt înăbușit, apoi pleoscăitul produs de căderea unui cadavru aruncat în apă. Bezna era plină de zgomote înfundate, în timp ce râul curgea molcom pe lângă coca lui *Sohar*. Uneori vreo ambarcație plecată într-o cursă necunoscută aluneca pe lângă *Sohar* sau întârzia în mod suspect aproape de cablul ancorei navei, cufundându-se în umbra cocii. Cel de pe ambarcația străină erau curioși să privească de-aproape spre noi, dar paza de pe coverta lui *Sohar* avea ordine stricte să fie atentă la hoți. Beypore mirosea a nemernicie.

Prima strălucire a zorilor a adus magia. Litoralul începu să capete formă și substanță pe măsură ce lumina cădea deasupra acoperișurilor din frunze de palmier ale atelierelor de construit bărci, mari clădiri asemănătoare unor hangare, care mărgineau malul de nord al răului în aceste hangare se aflau corpurile a poate patruzeci sau cincizeci de nave în curs de reparare sau construcție. Beypore este probabil cel mai mare centru care a mai rămas în lume pentru construcția navelor din lemn. Și acum, după o mie de ani, șantierele sunt aglomerate Pretutindeni se construiesc tot felul de vase, de la *dhowuri* pentru arabi până la nave de război pentru marina britanică. Un vas de război construit la Beypore a luptat la Trafalgar. În apele murdare de la țărm zăceau pe jumătate cufundați bușteni asemănători unor reptile monstruoase, care aveau să fie trași pe uscat și apoi tăiați în scânduri și grinzi pentru constructorii de nave. La vreun sfert de milă în susul apei se zăreau instalațiile portuare ale orașului și, pe un dâmb,

veranda unei alte clădiri vamale dărăpănate. Râul se întindea în interior „având acum o culoare cenușie metalică, dar apoi devenind cafeniu pe măsură ce lumina creștea. Pe malul opus so înălța un adevărat zid de cocotieri, întrerupt doar de gurile unor brațe de ape și vreo potecă ducând spre sud de-a lungul coastei. Împrăștiată în ancorajul râului, putea li văzută cea mai remarcabilă colecție de nave cu pânze de diferite dimensiuni și forme, dh*angyuri, patmare, thoniuri, u*nele balansându-se în jurul unei ancore, altele acostate în șiruri, sau răsturnate pe plajă, unde erau curățate. Pe măsură ce soarele se ridica mai sus, iar lumina căpăta forță, începeau sunetele de neconfundat ale unei noi zile la Beypore — strigătele răgușite a mii și mii de ciori indiene, care își aveau cuiburile în crângul de cocotieri. În curând ciorile au început să-și ia zborul, înălțându-se asemenea unor fulgi negri de cenușă, îndreptându-se spre orașul în așteptare, unde aveau să caute stârvuri pentru a-și asigura existența.

La bord pe *Sohar,* invazia de dimineață a ciorilor reprezenta o tortură zilnică. Păsările se instalau pe catarge și pe vergi, unde se băteau și scoteau strigăte aspre, în timp ce excrementele lor cădeau pe punte. Dacă cineva se afla cu spatele, se auzeau fâlfâiri de aripi și zgomote, în timp ce ciorile coborau să fure câte ceva. Mâncau absolut orice. Resturi de mâncare, bucăți vechi de coajă de fructe, chiar și uleiul rânced pe care-l foloseam la uns. În toate părțile, oricând, eram urmăriți de ochii ca mărgelele ai unor ciori flămânde, cocoțate în șiruri deasupra noastră pe vergi sau la o distanță mai sigură pe copastie. Localnicii din Beypore ne-au dat aceeași senzație. Îi vedeam pretutindeni, în canoe, bord la bord, adunați în cete, rămânând în picioare ore de-a rândul pe chei, învârtindu-se de colo-colo pe vreo navă străină ancorată în apropiere. Întotdeauna se holbau la noi cu aceeași privire, fixă ca și ciorile și aproape întotdeauna la fel de flămânzi. Când Saleh a tăiat unele sfori uzate ale velelor din care nu mai rămăseseră decât bucăți zdrențuite din fibre de nucă de cocos ce nu mai puteau fi folosite și le-a aruncat peste bord, un bătrân slăbănog care tocmai trecea într-o pirogă făcută dintr-un copac scobit a luat sfoara veche aruncată de noi în apa pestilențială și apoi a plecat vâslind mai departe.

Atmosfera copleșitoare de la Beypore apăsa greu pe umerii membrilor europeni ai echipajului. Mizeria mereu prezentă și murdăria combinate cu acea căldură umedă de pe râu au produs o stare de letargie obositoare la bordul lui *Sohar.* Aveam însă de îndeplinit o muncă vitală — *trebuia* să confecționăm vele mai bune, să reducem vergile, să întoarcem nava și să o curățăm, să facem cutii în care să se păstreze toate nimicurile împrăștiate la bord. Dacă *Sohar* ar fi fost un automobil nou în rodaj acum s-ar fi cuvenit să i se facă verificarea importantă după o mie de mile parcurse. Dar inerția care

domnea la Beypore era distrugătoare. Ne trebuiau ore de-a rândul pentru a face demersuri și a încerca să convingem cu tot felul de promisiuni ca să putem obține un spațiu liber pe chei unde să acostăm, apoi să căutăm lemn pentru vergi, să găsim pe cineva care să ne execute scripeți suplimentari pentru lucrările de tachelaj și să ne confecționeze cutiile pentru punte. În tot acest timp *Sohar* lâncezea în apa stătută, mișcându-se odată cu mareea, în interval de 24 de ore au început să se simtă rău primii membri ai echipajului — slăbiți din pricina căldurii umede, apăsătoare, răului la stomac, invaziei permanente a țânțarilor, răpăielilor puternice de ploaie din timpul nopții care pătrundeau și prin punte, mâncării care nu putea fi spălată cum trebuie. Murdăria râului era de nedescris, asemenea celei a unui imens canal de scurgere deschis. Singura apă potabilă putea fi obținută dintr-un puț de pe țărm, dar într-o zi oamenii au găsit viermi și în acesta. Indispoziția, miasmele puternice, atmosfera generală de paragină și pungășia mi-au amintit de descrierile privind vasele comerciale care navigau spre Africa de Vest cu două sute de ani în urmă și care rămâneau la gura râului, așteptând încărcătura, în timp ce lemnul putrezea, iar echipajul se îmbolnăvea. După trei zile, jumătate din echipajul european al lui *Sohar* bolea, suferind și având dureri, iar oamenii începuseră să fie cuprinși de frisoanele răcelii. Iată cum ne-am petrecut ziua de Crăciun a anului 1980.

Munca grea și eforturile fizice erau singurele mijloace le a preîntâmpina dezintegrarea expediției. De îndată ce i-a eliberat un loc, *Sohar* a fost tras la ancoră cu bordul a chei și, cu un efort susținut de autodisciplină, întregul echipaj a pus umăr la umăr pentru a descărca nava. Era o sarcină descurajantă. În căldura umedă tropicală am început să mutăm cu mâna pe țărm fiecare obiect pe care puteam să-l scoatem de pe *Sohar:* funii, materialele de punte, ancore suplimentare, toată hrana noastră, bidoane u combustibil, tot ceea ce putea face coca să se ridice în apă. Apoi ne-am îndreptat atenția spre balast. Am desfăcut panourile de santină și am început să tragem afară sacii cu nisip. Sute și sute de saci împachetați și înghesuiţi în santină la Mascat trebuiau acum descărcați. Condițiile erau îngrozitoare — pe punte și chei o căldură arzătoare, iar în cocă un adevărat cuptor, unde mirosul; permanent al gazului din santină ne înăbușea. Și totuși, lestul de interesant, în aceste condiții îngrozitoare a dormit un spirit total de colaborare în rândul echipajului internaţional al lui *Sohar.* Băieții au format un lanț și aruncau din mână în mână sacii de nisip din santină, prin bocaport, pe chei, într-o grămadă ordonată.

Cineva, probabil Eid, a început cântecul de lucru. Omanii au prins unul câte unul să cânte, li s-au alăturat pe rând și europenii și dintr-o dată întregul echipaj și-a uitat durerile și suferința și intona melodia cu forță, bătând din picioare plini de veselie. Sacii cu nisip zburau

prin aer. Pe fețe au apărut zâmbete. Khamees Poliție părea că luptă pentru un premiu, strălucind de transpirase, pe când arunca într-un arc continuu sacii de nisip prin bocaport. Peter, cu piciorul lui rănit acum aproape complet vindecat, se proțăpise cu toată forța pe copastie și, lin înălțimea lui de peste 1,80, arunca sacii cu nisip pe iscat ca pe niște mingi de tenis. Până și Jumail cel mereu somnoros trăgea serios, tăindu-și drum în santină ca un terier care fuge după un șobolan, pentru a scoate afară sacii cu nisip, mișcându-și picioarele goale asemenea a două animale ciudate și scoțând din când în când capul la suprafață pentru a lua o gură de aer. Dintr-un anumit motiv se răsese în cap, iar acum apărea din santină ca un fel de ciudățenie fără trup, strălucind din cauza transpirației ca o minge de fotbal neagră, lucioasă. În două ore și jumătate am mutat cu mâna 15 tone de nisip.

Motivul pentru care Jumail își răsese căpățâna mi-a fost explicat chiar în acea seară, când Musalam m-a întovărășit în Calicut. El mi-a spus că în felul acesta Jumail se deghizase. Răzându-și părul spera să nu fie recunoscut la Calicut. Se repeta aceeași veche poveste. Când fusese acolo mai de mult, într-o altă călătorie, Jumail se căsătorise cu o localnică. Dar apoi a părăsit-o și nici nu i-a trimis bani pentru întreținere, așa cum cere obiceiul islamic. Acum era speriat că ar putea fi descoperit de familia fetei și pus să plătească banii din urmă.

Am râs pe înfundate când am auzit povestea. Într-adevăr, observasem că Jumail tot stătea pe lângă vas și nu pleca deloc în Calicut seara, ca restul marinarilor omani. Se temea să nu se întâlnească cu familia furioasă a soției.

Am fost însă total nepregătit pentru ceea ce a urmat. Musalam și-a dres nervos glasul și mi-a spus că Arărit o familie de indieni în oraș, unde ar putea locui, închiriind o cameră pentru 150 de rupii pe săptămână, prețul incluzând și micul dejun. Era, evident, o familie di musulmani și Musalam. M-a întrebat dacă ar putea doimi pe uscat. I-am răspuns afirmativ. Următoarele lui cuvinte m-au uimit total.

— Vreau să mă căsătoresc cu o fată din familie, căpitane. Dar echipajul consideră că trebuie să am consimțământul dumneavoastră, mai înainte de a mă însura.

Mi s-au deschis dintr-o dată odăii și am observat cât de elegant era îmbrăcat Musalam, cu pantaloni noi și o cămașă cu pătrățele verzi și albe, iar părul și mustața îi erau bine pieptănate și aranjate. Se vedea că făcea curte unei fete. Dar cum ajunsese la așa ceva? Nava noastră era doar de câteva zile la Beypore și din zori până la asfințit am lucrat tot timpul la bord. Și totuși Musalam deja găsise o fată cu care să se însoare.

— Povestește-mi despre familia fetei, i-am spus, căutând să-mi vin în fire și să cântăresc mai bine situația.

— Am cunoscut familia ei într-o seară pe când eram în oraș, mi-a răspuns Musalam. M-au invitat la ei acasă. Am mâncat cu ei serile. Este o familie de buni musulmani. Sunt oameni săraci. Au cunoscut mai mulți din Oman cu care au venit în contact. Marinarii noștri locuiesc adesea la ei.

— De ce îmi ceri permisiunea, dacă vrei să te căsătorești cu fata lor?

— Pentru că așa este obiceiul, mi-a răspuns simplu Musalam. Căpitanul trebuie să fie de acord ca unul din marinarii săi să se poată însura. Apoi făcu o pauză, după care continuă: Ca să mă însor cu ea trebuie să-i ofer familiei un dar în bani. Căpitane, ați putea să-mi împrumutați, vă rog, bani pentru soția mea?

Acum eram într-adevăr complet uimit.

— De câți bani ai nevoie?

Musalam a ridicat ușor din umeri.

— Cât doriți, a răspuns el cu umilință.

Eram într-un impas. Cum naiba aveam să mai fixez și prețul unei mirese? Nu este întocmai evaluarea pe care să fii obligat să o faci în fiecare zi. Apoi mi-am mai adus aminte că Musalam avea o soție în Oman și o fetiță care abia se născuse.

— Dar ce se va întâmpla cu soția pe care o ai acasă? Nu va îi îndurerată dacă te însori cu o fată din Calicut? Ai o familie în Oman de care trebuie să te îngrijești.

Musalam avea răspunsul gata pregătit.

— Aș putea să o fac pe soția mea din Oman fericită, dacă îi dăruiesc ceva când mă întorc acasă, iar dacă mi se îngăduie să-mi aduc în Oman soția din Calicut, după călătorie ea va putea avea grijă de casă. Va găti, va spăla și va curăța totul și va face viața mai ușoară. Soția mea din Oman va putea să-și petreacă tot timpul împreună cu copiii ei. Când ea va fi bătrână, noua mea soție se va putea îngriji de totul.

— Câți ani are fata asta pe care vrei să o iei de nevastă?

— 15.

— Dar dacă o duci pe această nouă soție în Oman, va locui în

aceeași casă, sau în alta?

— În aceeași casă, răspunse Musalam cu mândrie. Am o casă nouă cu patru camere, din care două de zi, și sunt și două băi. Când mă întorc vreau să-mi instalez aer condiționat. În curând voi avea electricitate.

Conversația noastră părea că deviază. După cât se vedea Musalam era ferm hotărât să se însoare la Calicut și nu prea aveam ce să-i spun ca să-i schimb hotărârea. Am mai făcut o ultimă încercare.

— Dar, Musalam, știi tot atât de bine ca și mine că este foarte greu să aduci o nouă soție în Oman. Trebuie să obții o permisiune specială și să ai suficienți bani în bancă pentru a putea avea grijă de ea.

O clipă Musalam păru nehotărât.

— Cred că trebuie să ai 22.000 de riali în bancă care-ți poți aduce o soție la Oman, îmi spuse el.

— Și dacă nu ai banii aceștia?

— Atunci îi voi trimite banii la Calicut.

— Câți bani?

— Nu prea mult. 150 de rupii pe lună. Vreo zece riali poate, sunt suficienți. Nu e scump să ai o soție în India.

— Dar dacă nu poți reuși să trimiți banii, ce se va întâmpla atunci?

— După trei ani fata este liberă să se căsătorească din nou. Până atunci va aștepta.

Știam că tot ceea ce spunea Musalam era perfect adevărat. Geografii arabi din Evul Mediu au arătat în scrierile lor cum marinarii arabi se căsătoreau cu fete localnice când ajungeau în insulele Maldive. Sindbad însuși se pare că-și găsea câte o nevastă aproape prin fiecare port și din experiența mea știam că Jumail și Hoodaid, constructorii de nave din Sur, se căsătoriseră cu fete din Calicut. Era un obicei tot atât de vechi ca și istoria comerțului arab în Malabar și era limpede că întreaga comunitate musulmană din Calicut prospera păstrând acest obicei. Nu avea nicio importanță pentru ei dacă vreo fată a lor se căsătorea cu un marinar în trecere pe acolo, chiar dacă acesta nu se mai întorcea. Familiile de musulmani din Calicut erau încântate să se înrudească prin căsătorie cu cineva din Arabia, patria religiei lor. O asemenea căsătorie dădea o anumită aureolă persoanei respective. Dacă marinarul arab pornea din nou pe ape și nu mai revenea, obiceiul locului permitea fetei să se recăsătorească. Musalam, ca și ceilalți marinari islamici, avea dreptul să-și ia până la patru soții, fiind obligați să le trateze bine și pe toate la fel. Eram sigur că Musalam, unul dintre cei mai decenți bărbați pe care i-am întâlnit vreodată, nu profita de situație.

După cum aveam să văd, Musalaru a considerat tăcerea mea datorată uimirii, cei o permisiune tacită pentru a se căsători. Și în aceeași seară s-a dus împreună cu fata și familia ei la un *qadi,*

judecătorul islamic, și s-au căsătorit. În dimineața următoare a apărut la bord cu soția și un nou cumnat ca suită. Cel puțin vreo 15 membri ai familiei miresei se adunaseră pe chei în spatele lor. Fata era o încântare: frumoasă, zveltă, serioasă, pe nume Zubaida, cu ochi imenși căprui și un surâs sfios. Musalam era un amestec de mândrie și ocrotire. El își ceru scuze că îmbrăcămintea fetei era atât de simplă. Ne spuse că îi era rușine, dar familia nu-și putea permite decât foarte puțin. Cumnatul explică prompt că el era singurul fiu. Tatăl murise și rămăseseră șase fete nemăritate. Acum erau numai cinci, iar banii dați de Musalam aveau să constituie dotă pentru încă două fele care doreau să se mărite. El a explicat că numai când o fată se căsătorea cu un marinar arab, dădea bărbatul bani. În celelalte cazuri, fata era aceea care trebuia să asigure un dar în bani peșin, conform posibilităților ci. Am înțeles aluzia. L-am luat pe Musalam la o parte. Putea să obțină din fondul navei o mie de rupii pentru a plăti prețul miresei, o sumă care reprezenta vreo 50—60 de lire sterline. Musalam părea fericit cu această sumă. Mie mi se părea o sumă mică, deși bugetul original al expediției nu indusese plata unor sume din fondurile navei pentru a înlesni procurarea de soții marinarilor din Oman. Nu puteam să nu mă gândesc la celelalte surori necăsătorite și la faptul că mai erau încă șapte marinari din Oman pe nava mea.

Premoniția mea s-a. Dovedit a fi corectă. În următoarele câteva zile toți în afară de unul dintre marinarii din Oman s-au căsătorit la Calicut. Excepția a constituit-o Khames Marină. Ceilalți au venit fiecare pe rând să mă vadă în legătură cu împrumutul lor de o mie de rupii. Am anunțat că nu voi face niciun favoritism și fiecare bărbat trebuia să se descurce cu aceeași sumă. Jumail a încercat, fără succes, să obțină un împrumut special. Se părea că și el vroia să se căsătorească, dar mai întii trebuia să pună la punct lucrurile cu familia soției lui de mai înainte, pe care o părăsise. Aceasta reușise de atunci să-și găsească un alt soț, așa că despăgubirea pe care a plătit-o Jumail a fost mică, dar a dus la o târguială grea cu fostele lui rude legale. Toți marinarii s-au declarat încântați de soțiile lor, cu excepția lui Saleh. Mai multe zile a tot ezitat, fiind prea timid și nesigur pentru a cere în căsătorie pe aleasa inimii sale. El își tot întreba tovarășii dacă era fata potrivită sau nu, până când, în cele din urmă, l-au forțat și au reușit să-l îmbrace cu cea mai bună *dishdasha* și cel mai bun turban pe care le avea și l-au determinat să se ducă să întâlnească familia fetei, iar apoi să meargă la *qadi.* În dimineața următoare s-au întors toți la bord triumfători și veseli, cu excepția bietului Saleh, care își ținea capul în jos încurcat. El s-a căsătorit legal cu fata și a petrecut noaptea cu ea, dar a doua zi dimineață aceasta a fugit, luând și mia de rupii. În zilele pe care le-am mai petrecut ia Calicut, Saleh a rămas la bord și toți își dădeau coate și râdeau pe înfundate, ori de câte ori ceilalți din Oman

îl tachinau în privința experienței lui matrimoniale.

Sohar devenise acum destul de ușoară pentru a i se putea curăța carena. Am lăsat pe cineva să păzească mormanul de lucruri debarcate pe chei și am remorcat-o până la un banc de nisip pe celălalt mal al râului. Când am avut maree înaltă, am așezat-o pe țărm și i-am aranjat greementul, scripeții, vârful arborelui, iar când apele s-au retras am întors-o pe o parte pentru a-i curăţa coca. Era o sarcină neplăcută. Apa era atât de plină de reziduuri încât Peter Dobbs, pentru prima oară în Întreaga noastră expediție, a ezitat înainte de a cobori în râu. Dar nu avea ce face. Trebuia să-i curățăm algele, rnâlul, crustaceele și să o ungem cu un strat proaspăt de seu de oaie și var pentru a proteja lemnul de viermii leredo. Din nou râul Beypore răsuna de un cântec de muncă arab, pe când marinarii de pe *Sohar,* europenii și cri din Oman, curățau coca. Murdăria s-a dus repede, pentru că varul și grăsimea de oaie se cojeau luând cu ele și lot ceea ce se fixase pe carenă. Lemnul aflat dedesubt părea sănătos. Dar scândurile din lemn neprotejat pe care le atașasem de cocă, tocmai pentru a face o comparație, erau ca niște faguri de miere, găurite de micii viermi cure timp de două luni le-au tot ros. Cele mai proaste scânduri, bucăți de lemn de 7 cm grosime, puteau fi desprinse cu mâna de parcă ar fi fost niște napolitane. Era lecție serioasă pe care o învățam în privința importanței protejării cocii lui *Sohar* de viermii teredo.

În timp ce nava era curățată, Trondur desena un nou plan al velaturii, iar eu am trimis la Madras un negustor din Gujerat să cumpere pânză nouă pentru a înlocuii velele originale, care acum atârnau în falduri. Împărțind bine șperțurile, omul meu a reușit să aducă înapoi 2 tone și jumătate de pânză de vele sub forma urmi bagaj de mână, introdus într-un tren de persoane, în timp ce însoțitorul trenului își băga banii în buzunar ți se uita în altă parte, un întreg convoi de hamali căra milurile mari de pânză, așezându-le într-un compartiment de persoane, pe care l-au umplut complet. Pânză pentru vele era excelentă, lucrată după specificațiile originale, marcată pe marginea de jos cu o linie roșie sau albastră care indica greutatea și rezistența. India era una din puținele țări de pe glob unde puteam găsi o pânză pentru vele atât de minunată și numai în India am putut încerca și pasul următor: să pregătesc pentru *Sohar,* în mai puțin de o săptămână, un nou set complet de vele. În Europa sau în America de Nord mi-ar fi trebuit patru luni.

Prima mișcare a fost să aleg o bucată de plajă de nisip plata, curată, aproape de locul unde pescarii își aduceau pirogile lor. Cu sfoară și cuie, Trondur și cu mine am desenat pe nisip conturul noilor vele și am angajat un meșter indian de încredere. La rândul lui acesta a luat o duzină de pescari când și-au adus la țărm pirogile și a venit cu ei la noi. Le-am arătat cum să coasă împreună bucățile de pânză late de 90

cm, le-am dat ace și ață și i-am pus la lucru. Erau încântaţi. Urmau să fie plătiți cu bani gheață și le-am promis și un beneficiu. După opt ore de lucru am măsurat câți metri de pânză cusută și am făcut o socoteală. Apoi i-am cerut maistrului să mai angajeze încă 12 oameni. I-a trebuit o jumătate de oră ca să-i găsească și astfel forța de muncă a fost dublată. La sfârșit am avut bucuria să văd nu-i mai puțin de treizeci de lucrători, proaspăt experimentați! În cusutul velelor, stând cu picioarele încrucișate pe imensele pânze întinse de-a curmezișul plajei, împungând de zor cu acul. În toiul căldurii dormeau sau pescuiau și se întorceau în răcoarea serii să-și ia din nou în mână acele și să lucreze doi câte doi până târziu în noapte, la lumina unor lămpi de vânt așezate jos pe pământ între ei. Cinci zile mai târziu am avut gata un set de vele noi. De culoarea smântânei, aproape 280 mg/cm2, gata pentru a fi încărcate, iar vechile vele au fost întinse și li s-a dat o nouă formă, punându-li-se alte parâme de-a lungul marginilor, pentru ca în felul acesta să se elimine crețurile.

A scăpa de un bucătar nedorit era mult mai greu decât a coase un nou set de vele. La Beypore, Shanby s-a întrecut pe sine. A furat proviziile navei și a plecat pe doc ca să le vândă pe țigări, așa că i-am interzis să mai coboare de pe navă și să aibă orice contact cu localnicii. Între timp am încercat să-i aranjez plecarea acasă. Am aflat că era cetățean pakistanez și că nu i se acordase niciodată cetățenia Omanului, ceea ce mi-a complicat foarte mult existența, India neprimind marinari pakisi. Mezi eliberați, așa că timp de opt zile m-am dus de la hi birou al guvernului la altul, la Calicut, încercând să.mp de Shanby. Nimeni nu-l vroia, ceea ce era de înţeles. Ajunsesem să răgușesc, tot explicând micilor funcţionari situația. Mi-au cerut șperțuri, le-am dat, dar tot ui a ajutat la nimic. Un sergent a avut chiar nerușinarea să vină la mine în ziua următoare, cerându-mi să înlocuiesc o bancnotă care dispăruse prea repede în buzunarul lui, pretinzând că hârtia era ruptă și banca nu o accepta. Dacă aruncai o privire la sediul central al poliţiei din Calicut te îngrozeai. În sala principală existau douăzeci de birouri așezate pe două rânduri, unul în fața celuilalt. Fiecare birou era supraîncărcat cu fișe, dosare I bucăți de hârtie veche, îngălbenită, așa că, din lipsă le spațiu, funcționarii erau obligați să țină în echilibru ic genunchi un bloc de sugativă învechit pentru a avea» e ce scrie. Dar nu se scria nimic. La jumătate din biguri nu era nimeni, iar cei care mai veniseră să lucreze lăţeau nemișcați sau își lăsaseră scaunul pe spate sprijinit de perete și priveau în gol cu totală indiferență.

În cele din urmă, în disperarea mea crescândă să uit de Shanby și de mâncarea oribilă pe care o pregătea, mi-am tăiat drum mai departe pe lanțul ierarhic până când am dat peste bungalovul ofițerului superior al districtului. Intrând în camera lui de zi, am observat că citea o

ediție ieftină a unui roman englezesc, *Magul* de John Fowles. Starea mea spirituală a căpătat elan. Aici, în fine, era. Cineva care va înțelege. La bord, pe *Sohar,* aveam un alt roman de John Fowles, *Iubita locotenentului francez.* L-am întrebat dacă o citise. Mi-a răspuns ca nu.

— Vă place *Magul?*

— Da, foarte mult. E un roman foarte bun.

Atunci, puteam desigur să-i recomand să citească și celelalte cărți ale lui Fowles. Douăzeci și patru de ore mai târziu, *Iubita locotenentului francez* era în mâinile șefului și Shanby, cu biletul și leafa pe o lună într-o mână murdară, se găsea într-un autobuz spre aeroportul din Bombay și în cele din urmă Pakistan. Urmărindu-l cum pleca, simțeam în adâncul inimii mele că Shanby avea să o scoată bine la capăt și că avea să fie întotdeauna un supraviețuitor înnăscut.

Shanby a fost înlocuit de către Ibrahim. Era din insula Minicoy și îl știam încă din primele zile când alergam după lemn în Malabar. De felul lui slujbaș, era sătul de a mai fi un funcționar public fără nicio perspectivi și declarase că putea să gătească. Orice ar fi fost mal bun decât felul de a găti al lui Shanby dar Ibrahim s-a dovedit a fi un bucătar minunat. El făcea *chapattiuri* crocante și *curry* gustos și acestea aveau să constituie un alt pas pe calea ridicării moralului pe *Sohar.*

Robert Moore, John Harwood și Dave Tattle, cercetătorii științifici ai echipajului, trebuiau să se întoarcă la universitățile lor, așa că la Beypore au părăsit vasul. La fel a făcut și Trondur, care urma să pregătească o expoziție importantă de desene și sculpturi în Scandinavia, iar Mohamed Ismail constructorul de nave, s-a dus și el la familia lui. Aceasta locuia nu departe de Calicut și toți erau bucuroși să-l vadă întorcându-se acasă după o absență de aproape un an. În locul lor au venit Peter Hunnam, un alt biolog maritim specializat în lucrări de conservare și fiica mea Ida, în vârstă de nouă ani. I se dăduse permisiunea de la școală să lipsească câteva săptămâni pentru a ni se alătura în următoarea etapă a Expediției Sindbad și a sosit la Calicut cu Peter Hunnam după o călătorie de patru zile de la Londra cu avionul, trenul și inevitabilul taxi muribund.

Ida era total uimită de Beypore. Scenele zilnice pe potecile înguste și aleile lăturalnice care porneau de la malul mării i se păreau desigur asemenea unor ilustrații mișcătoare din cărțile ei de povești. Hamali balansând pe cap coșuri încărcate cu sardele și pește mic, din care se scurgea apa, treceau repede clătinându-se și strigând controlorilor instalați într-un mic cort pe chei, de unde numărau transporturile. În direcția opusă se scurgea un șuvoi constant de pasageri îndreptându-se spre ambarcațiile vopsite în verde care efectuau serviciul de transport peste râu — bărbați împingând biciclete, femei în sariuri, polari cu ghiozdanele lor, alte femei ducându-și cumpărăturile, funcționari în *dhotiuri* albe cu umbrele negre, fiecare străduță își avea tarabele ei cu

fructe, băuturi reci, pânzeturi, legume, funii din nucă de cocos, săpun ți tot felul de mărunțișuri. Într-un colț un croitor călca o cămașă nouă cu un fier încălzit cu cărbuni strălucitori, dincolo un culegător de nuci de cocos așeza pe jos bucăți de miez ca să se usuce, așa că pietonii trebuiau să înconjoare marfa. Femeile spălau și măturau mereu» hrăneau capre, pisau manioc în piulițe sau pieptănau cu degetele cosițele lungi, negre ale fetițelor lor care stăteau nemișcate. Unele femei formau grupuri pentru a toarce fire din nucă de cocos, pregătindu-le pentru bărbații care aveau să le depene în gheme mari, ca lina de împletit a bunicii, dar având un diametru de vreo 120 cm. Aceste enorme gheme din funie de nucă de cocos erau purtate pe capetele hamalilor, ca o imagine suprarealistă înălțându-se deasupra mulțimii. Culii împingeau ricșe pe potecile prea înguste pentru automobile sau camioane. Supraveghetori cu turbane albe de la șantierul naval înaintau plini de demnitate, un constructor de nave hindus se întorcea din pelerinajul lui la templul local, îmbrăcat în negru, cu un semn de purificare din cenușă pe frunte și cu o floare galbenă după ureche. O parte întreagă a acestui oraș răsuna de bătaia metalului pe metal, iar dacă îți aruncai privirile în interiorul atelierelor întunecoase, vedeai fierari stând pe vine lângă nicovale. Un ucenic lua cu un clește o bucată de metal înroșită în foc, așezând-o în poziția cerută. Mai apoi cei doi fierari cârd ședeau pe vine asemenea unor automate care lovesc într-un orologiu modelau din fierul moale cuie de 25 cm pentru nave.

Era ușor să-ți dai seama de ce țara lui Al Hind, așa cum primii geografi arabi numeau India, părea o țara a bogăției și minunilor. Ei o descriau ca pe un enorm teritoriu împărțit în numai puțin de treizeci de regate} începând de la marele regat al „Regelui Regilor", Ballahara, până la micul stat Tekin. Fiecare regat își avea caracteristicile sale. Femeile din Tekin aveau pielea cea mai albă și dintre acestea Ballahara însuși și-a ales nevasta. Despre Gujerat se spunea că era atât de bine condus, încât dacă s-ar fi lăsat o bucată de aur în mijlocul drumului, nimeni nu s-ar fi atins de ea. Înclinarea indienilor pentru filosofie și religie era bine cunoscută. Iar navele indiene concurau sau cooperau cu negustorii arabi pe toate căile maritime ale Oceanului Indian. Într-adevăr, indienii apar de mal multe ori ca negustori călători în povestirile întâmplărilor lui Sindbad. Mirodeniile, pânzeturile și piețele Indiei erau un adevărat magnet pentru arabi. Cel mai bun bumbac indian era renumit ca fiind atât de fin încât putea fi tras printr-un inel cu sigiliu. Indienii doreau să cumpere de la arabi cai și curmale care nu erau de calitate în India, dându-le în schimb pânzeturi fine, cherestea și mirodenii. Dealurile verzi ale Malabarului formau Coasta de piper, unde semințele usturătoare se coceau, devenind struguri în miniatură pe vițele lor mai înainte de a fi culese

și puse la uscat la soare. Mirodeniile indiene constituiau o marfă foarte căutată. Corăbiile arabe purtau piper, areca, ghimbir, nucșoară, scorțișoară și cuișoare de pe coasta Malabar atât înspre Orient cât și către vest, spre Arabia și Coiful Arabiei. Calicut și Kulam Mali, lângă Cochin, erau marile antrepozite pentru acest comerț și când Vasco da Gama a acostat pentru prima oară în legendarul Orient, căutând mirodenii, pilotul lui, fie că era arab sau indian, l-a dus pe o distanță de 4 000 de mile peste ocean din Africa de Est direct în târgul de la Calicut.

Mirodeniile și pânzeturile sunt și acum produse la Calicut. În curți și șoproane femei și bărbați împachetau Io lăzi, pungi și saci produsele exotice ale regiunii, ca și cum nimic nu s-ar fi schimbat de ceai, cafea și cauciuc au fost adăugate mirodeniilor tradiționale și seara puteau fi văzuți negustori arabi, cei în. Îi mulți cumpărători de cherestea, dar și alți negustori, sorbind din cești de ceai, stând pe verande cu agenții indieni și privind soarele scufundându-se în apele mării de la asfințit.

Sohar era aproape gata curățată și proaspăt unsă împotriva scoicilor și plantelor de mare care se lipesc de carenă. Am dus-o înapoi la chei, i-am încărcat din nou balastul și noua velatură. Avea o nouă vergă de bompres minunată, iar verga velei mari fusese ajustată, pentru a reduce greutatea în sus. Un clopot de aramă, cumpărat din bazarul de la Calicut, strălucea lângă eche, gata pentru a anunța carturile, iar șase cutii noi pentru punte înghiţiseră cea mai mare parte a lucrurilor îngrămădite pe punte. Cutiile acestea fuseseră făcute de șase dintre cămășile verzi. Auziseră că *Sohar* se afla la Beypore și au venit de la casele lor pentru a vedea corabia, râzând fericiți cu gura până la urechi când au dat cu ochii de ceea ce construiseră ei. Îmi făcea plăcere să-i văd, dar în același timp era trist să observi cât de mult se schimbase situația lor. Cât au lucrat în Oman, cămășile verzi fuseseră atât de plini de încredere și de fericiți; acum păreau foarte sfioși și îngrijorați. De câte ori apărea vreun funcționar de la vamă sau de la administrația portului, am remarcat cât de repede dispăreau. Se ascundeau sub punte ori se lăsau în jos peste balustradă. Am întrebat dacă lucrau ilegal. Mi-au răspuns că nu, dar dacă vreun funcționar al guvernului i-ar fi văzut lucrând pentru un străin s-ar fi putut ca viața lor să devină anevoioasă, dacă nu dădeau o parte din câștig.

Știam că oficialitățile puteau îngreuia și plecarea, lui *Sohar,* cam după același principiu. Așa că am început să ung mașinăria cu mult mai înainte. Patru funcționari din Echipa specială și șapte funcționari mai mici de la vamă au primit mici „daruri”, iar eu am căpătat înapoi hârtiile corăbiei, pașapoartele echipajului și un permis de navigație. A fost un moment neplăcut, când un polițist inventiv a avut ideea de a interzice fiicei mele să meargă pe navă, deoarece venise în India cu avionul și nu pe mare. Dar privirea de pe chipul meu l-a făcut să-și

schimbe părerea. Totul părea că merge ca pe roate, dar apoi ni s-a întins cursa. Ultima încărcătură de pe *Sohar* cu provizii, saci cu cărbuni, cabluri și frânghii de rezervă fusese păstrată în custodie de către autoritățile vamale de la Beypore. Calculul financiar al cursei în care eram prinși era impecabil. Valoarea bunurilor era exact suma cu care trebuia mituit „detașamentul" de vameși din Beypore. Și a trebuit să admir cât de complicat era aranjamentul. Bunurile fuseseră luate în custodie după ce nava primise documentele pentru plecare, așa că oficial echipajul meu nu mai putea coborî pe uscat. Dacă vroiam să discut problema custodiei ar fi trebuit fie să obțin un nou document de plecare, ceea ce ar fi necesitat mai multe zile, sau să las echipajul la bord hrănindu-se cu noile provizii destinate părții următoare a călătoriei. Confiscarea bunurilor era, natural, doar un simplu pretext. Funcționarii de la vamă pretindeau că unul din negustorii care a procurat funia nu ar fi plătit impozitele datorate statului asupra bunurilor. Problema necesita un oarecare timp pentru a fi cercetată. Între timp bunurile avea să rămână sub lacăt într-o magazie în apropiere de plaja de acostare, lângă *Sohar*.

Scenariul era clar. Am trimis vorbă că voi fi la magazie în acea seară, după ce se va întuneca și mi-am pregătit servieta. Pășind zgomotos cu servieta în mână, am mers, împiedicându-mă, în spatele magaziei. În lumina lunii am descoperit un șir perfect de funcționari vamali Vi polițiști, așezați aproape ca și cum ar fi fost la o para dă. În mod misterios ușile magaziei fuseseră descuiate vi erau acum larg deschise. Asemenea unor contrabandiști, echipajul de pe *Sohar* a apărut din întuneric în barei pneumatice și a început să care baloturile de funie și sacii cu cărbuni în jos pe plajă. Între timp eu distribuiam suma solicitată. Era aproape comic. Cei care primeau banii erau rânduiți într-o strictă ordine după grade și vârstă; fiecare și-a avut prețul stabilit, începând de la câteva rupii pentru micii muncitori cu ziua până la câteva sute pentru un inspector. Întreaga tranzacție a fost făcută cu totală prietenie. Asemenea unui general care își ia rămas bun de la trupă, am stat de vorbă cu fiecare dintre ei, i-am strâns mâna și i-am dat șperțul.

Chiar la capătul șirului, în spatele a doi inspectori, am dat peste informatorul poliției, același care spionase acostarea noastră pe plaja murdară și umedă de la Calicut. El a ridicat în mod discret capul și mi-a spus că adjunctul perceptorului a venit să-și ia rămas bun. Așteaptă după colț, într-un taxi, și i-ar face plăcere să primească o sticlă de whisky autentic. Nici asta nu m-a surprins. Whisky scoțian autentic nu era de găsit la Malabar sau atingea prețuri astronomice — la urma urmei, perceptorul avea obligația să perceapă o taxă mare de import. Așa cum se cuvenea unei corăbii arabe, pe *Sohar* nu se serveau băuturi alcoolice, dar exista o lădiță cu whisky pitită undeva în santină tocmai

pentru un asemenea moment. Am scos din servieta mea sticla necesară și m-am îndreptat spre taxiul care aștepta camuflat. Sticla dispăru prin fereastra deschisă și același odios omuleț care începuse prin a urla la mine cu vreo trei săptămâni înainte, îmi sugeră că poate aș vrea să plătesc și taxiul cu care venise.

La ora unu dimineața, *Sohar,* purtată de maree, a pornit în jos pe râu. Nu a fost nicio solemnitate de rămas bun, nicio remorcare. O plecare liniștită, fantomatică, în întuneric, pe lângă siluetele palide ale vaselor locale cu echipajele dormind. „Un traficant de opiu, ducându-și marfa în China trebuie să se fi simțit întocmai ca și mine", mă gândeam în sinea mea, în timp ce priveam luminarea canalului pe care o aranjasem. Erau două lămpi de vânt ținute în sus de către bărbați în două canoe. Acestea mergeau înaintea lui *Sohar,* marcând marginile canalului șerpuitor care ducea spre mare. Am ajuns la bancul de nisip, am simțit cum corabia se înalță și se lasă în jos cu valul și apoi ne-am trezit în larg. Flăcările lămpilor de vânt s-au tras spre noi și acum pescarii se aflau sub pupa lui *Sohar.* M-am aplecat peste copastie, am dat un ultim pumn de rupii și cele două bărci au dispărut în beznă. *Sohar* și-a întins velele și a părăsit India.

VIII REGATUL SERENDEEB

Fiica mea Ida a intrat în orchestra celor din Oman cântând la talgere. Omanii își cumpăraseră la Calicut două tobe și acum apăreau pe puntea de la prova în fiecare seară pentru a da un concert improvizat vesel, producându-se la tobe, bătând din palme, cântând și dansând. Ida se încadra în ritm și făcea să sune voios o mică pereche de talgere indiene din alamă. Întreaga atmosferă a corăbiei se schimbase. *Sohar* era o ambarcație mai relaxată, mai plină de încredere, ca și cum cei de la bord scăpaseră de îngrijorările traversării noastre de ucenicie de la Mascat pe Marea Arabiei. Totul părea acum mai ușor și plin de viață. Aerul era mai curat, marea mai albastră și siajul navei mai consistent. Noile vele purtau corabia mai repede pe ape și, având o velatură mai mare, nava era mai bine echilibrată la cârmă, fiind totodată mai ușoară și mai rapidă. Dealurile verzi ale Malabarului dispăreau în partea dinspre babord, iar mâncarea pregătită de Ibrahim era o încântare după coșmarul celei a lui Shanby. Marinarii din Oman nu păreau deloc întristați pentru faptul că părăsiseră Calicut-ul, lăsându-și nevestele acolo, ba din contră, erau foarte bine dispuși și se tachinau unii pe alții, așteptând, evident cu plăcere, partea următoare a călătoriei.

Ida s-a acomodat foarte ușor și bine. A avut la început o întâmplare neplăcută, când a căzut prin bocaportul de la pupa și s-a rostogolit pe o distanță de vreo doi metri și ceva, drept în cabina pe care o împărțea cu mine. Și-a înăbușit suspinele, iar splendidele vânătăi pe care le căpătase aveau să pălească curând acoperite de o nouă

bronzare. Se uita cu jind la apă, tânjind să înoate. Când nava se mișca încet, am legat un scaun de catarg cu un cablu la partea superioară a vergii arborelui artimon și am coborât-o peste bord. O atașasem de scaun cu o centură de siguranță și am lăsat-o astfel pe apă, în timp ce un membru al echipajului veghea să nu se apropie vreun rechin. Când apărea vreo umbră amenințătoare, Ida era trasă cu repeziciune în aer de doi bărbați puternici și lăsată la bord ca un pachet.

Cercetătorii științifici i-au trezit interesul. Stătea cu Andrew pe copastie, indicându-i ținte pentru plasa pe care el o cufunda în apă, repezindu-se să vadă ce scotea. Examina specimenele de plancton care erau trase cu traulul sus, iar noaptea mișca gălețile cu mostre de apă de mare pentru a face? Ca vietățile fosforescente să strălucească și se extazia în fața lor. Găsise și un locșor vacant pe punte, pe care l-a revendicat ca propriul ei teritoriu, fiind prea mic pentru altcineva, o palmă de loc sub cârmă. Acolo și-a făcut cuibul, cu o pernă, ferită de alergăturile picioarelor goale pe punte și zgomotul cablurilor grele, atunci când echipajul alerga pentru a acționa nava. Numai ploaia torențială din timpul nopții o mâna în cabina noastră. „Tăticule, plouă prin acoperiș”, anunța ea uimită, în timp ce apa curgea prin cusăturile uscate de soare ale punții și cădea pe cușetă. O înveleam cu o bucată de prelată și adormea mulțumită.

Vremea era destul de blândă. În fiecare zi, la prânz aveam de obicei o briză de la nord-est, care împingea corabia cu o viteză de vreo 4—5 noduri. Adesea vântul ținea și după căderea nopții, când uneori se potolea, lăsând să domnească calmul, iar alteori se schimba în rafale. De câte ori rafalele se năpusteau asupra noastră, la bord era o activitate tumultoasă. Cel care se afla de cart cerea ajutor și băieții din Oman veneau repede jos, punându-și hainele de ploaie și grăbindu-se spre parâme. Cartul deja ridicase vela artimon pentru a nu fi stricată și eliberase puntea pentru a se putea trece la acțiune. De regulă, Abdullah, cârmaciul nostru cel mai bun, lua echea. El se uita pieziș în întuneric, în direcția vântului, căutând să identifice capătul de atac al vijeliei, o umbră neagră sinistră sub norii agitați, cu creste înspumate, albe, tremurătoare, acolo unde vântul spulbera suprafața mării. Trei sau patru bărbați alergau la școta velei mari, parâma care controla velei mare, o dezlegau în jurul cartierului de vergă, așa încât parâma groasă de 15 cm să nu se încurce, și stăteau gata să o fileze sau să o tragă la bord, cu toată energia de care erau capabili. Pe puntea de la prova, alți doi oameni stăteau lângă vela triunghiulară, în cazul când prova ar fi fost prea presată de vânt. Se pornea apoi vijelia. Prima rafală din prova făcea să scârțâie întreaga velatură când solicitarea exercitată asupra velei se schimba, iar apoi urma o lovitură mai grea, atunci când forța principală a rafalei cădea asupra navei. Abdullah regla cârmă în timp ce nava se înclina din cauza presiunii și începea

să-și legene prova în contra vântului. Un semn făcut oamenilor de la vele și aceștia slăbeau o parâma de 60 cm. Grandeea se mișca încet în jurul cartierului de vergă, cu un scârțâit puternic, strângându-și atât de tare spiralele, încât apa era stoarsă din fibre, ajungând la suprafață ca picături de transpirație.

„Lesim shwai. Lesim shwai. Slăbește puțin, slăbește puțin", și vela mare aluneca încă vreo 30 cm. *„Bus!* Destul!" Nava era stabilizată acum, urmându-și drumul cu mare viteză în bezna nopții.

A venit apoi o ploaie care se revărsa cu o furie tropicală, căzând în perdele peste punte, făcând cărbunii din mașina de gătit să sfârâie și formând o băltoacă în mijlocul părții centrale a navei, pe puntea superioară, unde apa se aduna lângă ramele bocaporturilor, ieșind pe urmă prin găurile de scurgere. Fulgerele luminau impermeabilele roșii-portocalii și fețele negre și albe încordate de efort. Câțiva stăteau sub glugile protectoare ale hainelor de ploaie, dar cei mai mulți erau descoperiți, cu părul ud lipit de cap. Dintr-o dată vântul a scăzut. „Trageți! Trageți!" Sosise momentul să se recupereze cei 60 de centimetri din grandee luați de furtună împotriva voinței noastre. Doisprezece oameni au alergat la locurile lor, cu picioarele goale, alunecând și poticnindu-se pe puntea udă, au apucat parâma, s-au lăsat pe spate aproape orizontal față de punte, cu picioarele proptite de ramele de bocaporturi. Abdullah a redus din cârmă, școta velei mari a fost puțin eliberată de presiune, *„Aeeaeh! Yaah — Allah!*" Oamenii au virat, parâmele din jurul cartierului de vergă au alunecat, ajutate de unul dintre marinari care. Stătea acolo pentru a avea grijă ca parâma să se lase ușor… Y*aaah… Allah ! „și* treaba era aproape făcută… Mawal*! Voltă".* O sigurul comandă precisă și școta velei mari a fost voltată. Vijelia trecuse.

Uneori direcția vântului se schimba, după cum venea vreo rafală, așa că *Sohar* începea să fie împinsă în mod periculos spre coastă. Atunci trăgeam clopotul de bronz care aduna toți marinarii pe punte și ei veneau sus, frecându-se la ochi somnoroși, împleticindu-se spre posturile lor. *„Khai-or!* Voltă în vânt!" Manevra de a se schimba bordul din care nava primește vântul înseamnă trecea velei mari cu imensa ei vergă dintr-o parte a catargului în cealaltă, punând în mișcare întreaga cantitate de pânză și lemn, mai mult de o tonă, în jurul catargului prova. Dacă parâmele și pânză s-ar fi încurcat, ar fi împiedicat girația înceată a vergii, iar vela s-ar fi sfâșiat sau verga principală ar fi putut plesni. Era o operație greu de îndeplinit ziua, iar noaptea necesita o adevărată grijă. Fiecare om își avea locul lui bine stabilit la bord, așa că știa exact unde să pună mâna pe parâma bună, chiar și în beznă și când să se dea în lături din calea unei lovituri mortale a capătului vergii principale, pe când trecea de-a curmezișul navei. Când fiecare se afla la locul său, timonierul întorcea nava în

direcția vântului. Cei de pe puntea de la prova trăgeau cu efort capătul de jos al vergii principale, așa încât vârful lua o poziție verticală și atârna deasupra punții ca o lance enormă, bălăngănindu-se la capătul catargului, la vreo 24 metri deasupra punții.

Apoi Saleh pășea iute pe copastie în jurul punții de la prova și înapoi pe partea opusă a navei. El ducea parâma grea care guvernează vela mare și pe care trebuia să o treacă dintr-o poziție a navei în cealaltă. De îndată ce aceasta era pusă în poziție și fixată, timonierul începea să îndrepte nava pe noua linie. Verifica cu ajutorul unei torțe dacă parâmele și velatura nu sunt încurcate și echipajul de pe puntea superioară se apuca să slăbească parâmele care guvernează unghiul vergii principale, așa încât aceasta să înceapă să se lase în jos, de data aceasta pe partea opusă a catargului principal. Când verga ajungea la unghiul corect, jumătate din echipaj apuca vela mare și vira parâma, iar vela se așeza corect. Ceilalți umblau pe punte, aranjând din nou velatura, strângând parâmele de legare, virând vela artimon, ridicând iarăși vela triunghiulară și, în fine, totul era dus la bun sfârșit. De obicei era necesară o jumătate de oră de muncă grea mai înainte ca cei care își terminau cartul să poată coborî să-și dobândească somnul pierdut… până când vântul nestatornic își schimba direcția, iar vocea îngrijorată a omului de veghe mi se adresa blând: „Căpitane… voltă?”

Navigarea unei nave tradiționale arabe putea fi foarte periculoasă. Greementul lui *Sohar* era foarte masiv și ar fi putut cu ușurință răni pe cineva. Cei doi scripeți, de exemplu, cântăreau fiecare câte 45 kg și erau suspendați de arborele principal și dacă s-ar fi desprins din întâmplare ar fi lovit pe cineva, trântindu-l ca pe popice. Și de câte ori schimbam direcția navei, când verga mare atârna vertical capătul ei se legăna înainte și înapoi peste punte ca o seceră a morții. Dacă în momentul acela cineva ar fi alunecat pe puntea nesigură sau, și mai rău, ar fi fost prins între capătul vergii și copastie, când verga se balansa, nu încăpea îndoială că ar fi fost rănit. Obligația echipajului de la bord era de a controla balansarea capătului vergii. Era necesară o sincronizare perfectă și-ți mai trebuia și curajul de a te repezi în zona periculoasă pentru a face ceea ce se cerea. Însemna ca respectivul să aibă deplină încredere în acțiunea tovarășilor săi de lucru. Dacă aceștia ar fi făcut vreo greșeală el ar fi putut fi rănit. În asemenea împrejurări nu era deloc surprinzător că echipajul de pe *Sohar* forma un colectiv perfect sudat și coordonat. Cu excepția timpului când aveam calm plat, nu exista niciun moment în care puterea ascunsă a navei nu ar fi putut să se dezlănțuie și să lovească pe cel neatent. Chiar și o parâmă subțire putea dovedi o forță surprinzătoare. Și vela triunghiulară a lui *Sohar* părea mică, comparativ cu vela mare pentru vreme bună. De câte ori prova lui *Sohar* ajungea prea mult în vânt, iar vela triunghiulară flutura ușurel,

dând astfel un semnal de avertizare, această mică fluturare producea o curbă în zigzag de-a lungul velei triunghiulare care lovea în copastie cu un zgomot asemănător unei împușcături de armă de mare viteză. Odată, când vela triunghiulară a fost lăsată desfăcută, s-a rupt foarte ușor de tachet, s-a sfâșiat în piroanele de 3,8 cm de lemn de Mangroove tare ca fierul ca și cum ar fi fost niște bețe de chibrituri și a aruncat tachetul lung de 40 cm și gros de 10 cm pe punte.

Din fericire nu am avut decât un singur accident din cauza mânuirii velelor. Într-o zi piciorul stâng al lui Jumail a fost prins între capătul vergii principale și copastie. Iar coapsa i-a fost contuzionată. A căzut pe punte cu fața crispată de durere. După ce am terminat de pus la punct vela mare, ceilalți oameni s-au ocupat de el. Au zdrobit curmale, le-au amestecat cu sare, le-au încălzit, iar pasta aceea fierbinte au pus-o într-o pânză și i-au masat cu ea mușchiul, apoi i-au pus-o asemenea unei cataplasme pe coapsă. Dar aproape o săptămână Jumail a tot șchiopătat.

Când vântul se întețește, la o navă arabă nu se reduce suprafața velică, pliind velele așa cum fac europenii. Arabii înlocuise vela mare cu una mai mică. A schimba vela mare când suflă vântul din plin și nava este supusă tangajului și ruliului reprezintă o manevră spectaculoasă. Am făcut-o la bordul lui *Sohar* pentru prima oară când eram aproape de Capul Comorin, extremitatea de sud a Indiei. Vântul avea forța 6 și simțeam mișcarea navei de la un bord la altul sub acțiunea velei mari. *Sohar* nu-și mai urma drumul în liniște, ci se înclinase mult datorită vântului. Prova începuse să se afunde în valuri. Când am trecut peste bancul Wedge, valuri scurte și abrupte au izbit puternic nava, aruncând perdele de apă peste partea centrală. Ida avea rău de mare. Știam că era prudent să reduc suprafața velică și să nu solicit nava prea mult ca să nu se rupă pânzele. Nu era greu să coborâm verga mare. Greutatea ei proprie a tras-o în jos și au fost necesari doar doi oameni pentru a ține fixă funga principală și a împiedica vela și lemnul să cadă asemenea unei ghilotine. Când echipajul a încercat să aibă sub control imensa velă principală pentru ca să nu fie suflată de vânt în mare sau să se. Prefacă în zdrențe, toată lumea a început să se agite. Fiecare membru al echipajului a fost chemat să ajute. Toți s-au înșiruit de-a lungul balustradei, în partea ferită de vânt și în timp ce marea vela era coborâtă, curbându-se deasupra capetelor lor ca un tunel din prelată, băieții au apucat-o și au ținut-o foarte strâns ca într-un clește, trăgând-o în. Jos metru cu metru, aruncându-se apoi cu violență cu tot corpul peste pânza aspră și fixând-o de punte. Din când în când vela se umfla puternic și cei 12 oameni voinici erau săltați de pe bord de către forța vântului. Când vela a ajuns destul de jos, cei care o mânuiau au ridicat-o cam un centimetru. Apoi vela a fost dezlegată de pe vergă și pusă sub punte,

iar o velă similară mai mică a fost legată în locul ei. Oamenii s-au îndreptat acum către posturile lor de unde trebuiau să vireze parâma. Bărbații cei mai solizi și mai puternici stăteau pe punte cu picioarele fixate ca vâslașii într-un schif de opt. Ei trebuiau să ridice înapoi pe arborele principal, cu ajutorul lungii, verga pe care se afla vela. Pe puntea de la prova, Jumah, cel mai experimentat dintre marinari, avea să controleze mișcările puternice, periculoase ale vârfului vergii principale pe măsură ce aceasta se ridica. Eid a început să bată din palme și să intoneze primele versuri ale cântecului lor marinăresc și atunci ceilalți s-au apucat să tragă ritmic funga. Abdullah și Khamees Poliție se aflau pe scripetele mare, cel mai de jos. Ei au sărit să prindă funga care se mișca, și au tras-o cu toată greutatea lor. O bună coordonare și ruliu] navei au făcut munca mai ușoară. Verga se ridica lin în sus. Tot mai sus, iar vela mică prinsă pe ea se îndrepta în partea de sub vânt, în siguranță, deasupra crestelor valurilor. Verga s-a apropiat de arbore și cu un ultim strigăt puternic cei care o trăgeau au adus-o la locul respectiv. Jumail și Eid au legat strâns funga cu funie (te nucă de cocos și vela a fost reglată la unghiul corect al vântului. *Sohar* își tăia drum înainte în tihnă mai ușor acum, iar oamenii, cu excepția cartului, s-au dus la culcare morți de oboseală, dar mulțumiți.

Prin tradiție viața unui marinar arab este foarte aspră. Jumătate din marinarii din Oman de pe nava mea naufragiaseră și într-un fel acest gând mă liniștea. Jumah a fost pe mai multe nave care s-au scufundat, iar Saleh s-a aflat la bordul unei *dhow* care s-a dus la fund, el rămânând agățat de o epavă două zile, până ce a fost salvat de un alt vas. Khamees Poliție era gata să se înece, când un vas de pescuit pe care se îmbarcase s-a scufundat. El a fost salvat, dar și-a pierdut fratele. Khamees Marină a avut experiența cea mai grozavă dintre toți. Se găsea pe o ambarcație *dhow,* ca mic copil, când vasul a fost surprins de o furtună și a ancorat în apropierea unei plaje expuse. Furtuna a devenit foarte puternică, iar cei de la bord au hotărât să trimită copiii pe uscat. Khamees Marină și fratele lui au fost duși pe plajă și așezați în niște gropi făcute în nisip deasupra liniei mareei. Îngropați pe jumătate în nisip pentru a fi protejați împotriva vântului, copiii au așteptat până când furtuna s-a domolit. În cele din urmă i-a găsit un beduin, care i-a dus la familia lor. Nava a fost pierdută.

Vârful lui Adam din Sri Lanka era punctul de acostare pe care navigatorii arabi îl căutau după ce părăseau Coasta Malabar. Muntele constituia o trăsătură specifică a insulei Serendeeb, cea mai mare și mai minunată dintre toate insultele din jurul Indiei. Se spune că denumirea vârfului se datorește faptului că acesta a fost primul loc pe care a pus piciorul Adam după izgonirea din Paradis, iar urma se mai păstrează încă. Pasul următor s-a pierdut, ajungând în mare. „Marinarii noștri pot vedea de la depărtare vârful unde a căzut Adam

și își îndreaptă corăbiile spre el", scria un cronicar arab din secolul al IX-lea. Acest munte era și ținta lui *Sohar,* iar în dimineața zilei de 21 ianuarie scrutam zările pentru a-l zări conturându-se în razele soarelui. Plecasem de la Capul Comorin de două zile și ne îndreptam spre est, făcând un ocol către sud. Porțiunea de mare pe care o străbăteam era neobișnuit de poluată. Sania de colectare a lui Andrew s-a umplut numai după câteva minute în apă de pelicule de ulei. Era clar că multe ambarcații își curățiseră tancurile în apele din sudul Indiei, aruncând gunoaiele peste bord. Speram acum să vedem muntele sacru asupra căruia se spune că o lumină fantomatică clipește ca un semn al sfințeniei locului. Aerul era însă încărcat de praf și de o ceață ușoară, vizibilitatea fiind redusă, și numai când *Sohar* a fost foarte aproape de țărm am putut vedea uscatul și recunoaște dealul cunoscut de marinari sub denumirea de Căpița. *Sohar* își urma calea drept și numai o foarte ușoară modificare a drumului a dus-o în vechiul port arab de escală Gelle, unde în ziua următoare am și aruncat ancora.

Serendeeb, numele pe care arabii îl dau Ceylonului sau insulei Sri Lanka, a îmbogățit vocabularul englezesc cu un nou cuvânt, *serendipity,* însemnând arta unei descoperiri fericite. Pentru Expediția Sindbad Sri Lanka era într-adevăr o descoperire fericită. Urmam să petrecem acolo aproape o lună, iar locul avea să fie unul dintre interludiile cele mai fericite ale călătoriei noastre.

Biologii doreau în primul rând să vadă câți dugongi mai rămăseseră în apele din jurul coastei de nord-est din Sri Lanka. Dugongul, sau vaca de mare, este un mamifer de mari dimensiuni care altădată era răspândit în toate mările lumii. Cu treizeci de ani în urmă, mari cârduri de dugongi trăiau în strâmtorile dintre India și Sri Lanka. Pentru profan dugongul este un ierbivor asemănător unei foci durdulii fără colți, care trăiește pe straturile de iarbă marină aflată în această regiune pe mari distanțe. Cercetătorii au aflat că specia este în mod dureros redusă. Ei au văzut doar două specimene care s-au cufundat repede în apă, căci aceste animale sunt foarte sperioase în fața oamenilor. Motivul major al dispariției era evident. Straturile de iarbă de mare unde aceste ierbivore pasc sunt acum străbătute de zeci de năvoade care constituie o capcană inevitabilă a morții. Ele respiră în aer și când se încurcă în plasele pescarilor se înnecă. Atunci corpul animalului este tăiat în bucățele și vândut în piață. Pescarii din Sri Lanka nu sunt de blamat, ei au prins dugongii din întâmplare, și animalele au stricat plasele prețioase în chinurile morții lor. Cercetătorii de pe *Sohar* au apreciat că dugongii erau altădată în număr de câteva mii, acum fiind reduși la mai pu {în de o sută sau două de specimene.

Peter Hunnam, specialistul de pe *Sohar* în conservarea mediului

marin, a găsit o mulțime de alte dovezi ale secătuirii mereu crescânde a resurselor costale din Sri Lanka. Broaștele țestoase de mare erau prinse și ucise atât pentru carne cât și pentru ornamentele făcute din carapacea lor, deși vietatea era oficial protejată printr-un decret guvernamental. Negustorii de carapace de broască țestoasă aveau o portiță de scăpare convenabilă. În insulele Maldive nu exista nicio lege care să interzică uciderea acestor animale, iar negustorii din Sri Lanka pretindeau că importau carapacele de acolo. Peștii tropicali frumoși din apropierea coastei Sri Lanka erau de asemenea vânați în mod regulat. Scafandrii localnici, unii echipați chiar eu aparate de respirat sub apă, prindeau și vindeau acești pești negustorilor, care la rândul lor îi trimiteau cu avioanele, cu miile, în pungi din plastic cu apă, la acvarii și colecționarilor de pești deosebiți din Europa și America de Nord. Aceiași negustori de pești comercializau și scoici rare de mare, care erau culese din adâncurile mării de către scafandri. Atât scafandrii, cât și exportatorii recunoșteau că peștii rari și cele mai frumoase scoici deveneau din ce în ce mai greu de găsit. Coralii din Sri Lanka erau de asemenea amenințați. Cei frumoși, delicați, erau culeși pentru ornamente. Coralii mari care formau recifele principale din jurul coastei erau sparți cu răngi. Bucățile erau duse pe țărm și stivuite între straturi de coji de nuci de cocos în cuptoare de ars cărămizi și apoi arse pentru a produce var pentru construcții. Pierderea recifelor de coral a despuiat coasta de digurile naturale de care se spărgeau valurile: acolo unde altădată recifele zăgăzuiau forța principală a valurilor, acum marea mănâncă nisipul, iar coasta se retrage. Trunchiurile răsturnate și zimțate de cocotieri pătrund în ochiurile de apă de pe coastă, acolo unde odinioară era pământ uscat.

în timp ce Peter Hunnam își aduna datele pentru a încerca să înțeleagă factorii complecși sociali și economici din spatele exploatării resurselor costale din Sri Lanka, eu aveam o întrebare mai simplă de pus despre animalele sălbatice din Sri Lanka. Vroiam să știu ce se întâmpla cu elefanții sălbatici din Sri Lanka când mureau. Rațiunea curiozității mele putea fi găsită în a șaptea călătorie a lui Sindbad. O versiune a călătoriei a șaptea povestește cum Sindbad a fost capturat de pirați și apoi vândut ca sclav, după câte s-ar părea în Sri Lanka. Acolo, noul lui stăpân l-a făcut vânător de fildeș. Sarcina lui Sindbad era să se ducă în pădure în fiecare zi, să se ascundă în vârful unui copac și să aștepte o turmă de elefanți sălbatici care trecea pe acolo. În fiecare zi Sindbad omora un animal. Apoi lua colții și-i ducea stăpânului său. Acest măcel a continuat câtva timp, până când într-o bună zi, spre groaza lui Sindbad, turma de elefanți a înconjurat copacul unde se ascundea și l-a dezrădăcinat, pentru a prinde vânătorul. Așteptându-se să fie zdrobit de elefanții furioși, Sindbad a rămas înmărmurit când conducătorul turmei de elefanți l-a luat cu

blândețe în trompa sa și l-a dus prin pădure până într-un loc unde erau împrăștiate pe jos oasele multor elefanți morți. Acolo era locul unde elefanții se duceau să moară, iar elefanții vroiau să-i arate lui Sindbad doar unde putea găsi fildeș, fără a omorî turma. Întorcându-se la stăpânul său, Sindbad a dezvăluit locul cimitirului elefanților și a fost răsplătit cu libertatea.

A șaptea aventură a lui Sindbad cu elefanții în Sri Lanka s-ar putea prea bine să fi fost adăugată mai târziu la O *mie și una* de *nopți,* deși un elefant din Serendeeb este menționat și în aventura a patra, când se spune că regele suprem din Serendeeb merge în procesiune pe spatele unui elefant uriaș, înalte de șapte coți. Povestea cimitirului elefanților este larg răspândită, apărând și în diferite povestiri din alte limbi, în afară de cea arabă. Deci exista oare vreo fărâmă de adevăr în aceasta, cel puțin în privința insulei Sri Lanka? Fiind cu *Sohar* în Sri Lanka, era bine de pus această întrebare celor care ar fi putut ști ce se întâmpla cu elefanții morți din turmele rămase pe insulă. Oamenii cei mai indicați pentru a li se pune această întrebare erau, evident, ultimii supraviețuitori ai locuitorilor din junglă, veddahii și, bineînțeles, custozii parcurilor de vânătoare.

Veddahii sunt băștinașii insulei. Nimeni nu știe când au poposit aici și se pare că reprezintă cea mai veche populație existentă. Se crede că sunt înrudiți cu neamul negrito din Andamane și până de curând mai dăinuiau grupuri de veddahi prin pădurile din Sri Lanka. Aceștia erau vânători și culegători, nu aveau case și trăiau prin peșteri sau în copaci. Mâncau carnea animalelor pe care le vânau cu arcul și săgeata, fructe din junglă, plante comestibile, adunau miere de albine sălbatice și purtau veșminte din frunze de scoarță de copac. Cu excepția cuțitelor de fier și a tutunului pe care le obțineau din localitățile din jur, veddahii trăiau în epoca de piatră. Azi nu a mai rămas decât un singur trib, și acesta împrăștiat. Când se duc prin sate, poartă haine aruncate de alții. Unii s-au căsătorit și s-au stabilit în sate, dar cei mai mulți au rămas vânători, cutreierând pădurile virgine din Sri Lanka, unde mai pot fi încă găsiți și vreo câțiva elefanți sălbatici. Totuși veddahii nu știau mare lucru despre ceea ce se întâmpla cu elefanții morți. Spuneau că dădeau foarte rar peste stârvuri de elefanți. Într-adevăr, în ultimii zece ani nu au întâlnit decât unul sau două și nu știau unde au căzut ceilalţi. Unul spunea că a văzut odată un elefant ducând oasele unui alt elefant mort pe o bună distanță prin pădure, dar nu a putut afla unde se ducea.

Misterul s-a adâncit și mai mult când întrebarea a fost pusă custozilor parcurilor de vânătoare. Rezervațiile de vânătoare din Sri Lanka au vreo 2000 de elefanți sălbatici, care intră și ies din parc după anotimp. Teoretic ar trebui să moară în fiecare an 20—30 de animale. Totuși custozii spuneau că au găsit foarte puține schelete.

Din nou scheletele elefanților erau foarte rare. Nu s-ar fi putut întâmpla ca să nu fie văzute. Într-adevăr, custozii declarau că adesea găseau oase ale unor animale mai mici, leoparzi de exemplu, care erau și mai puțin numeroși și puteau mult mai ușor să nu fie observați. Cele câteva oase de elefant găsite erau evidente și au rămas ca mărturii mulți ani. Exista o singură explicație vagă pe care o puteau da. Custozii m-au dus la un bazin natural format sub o stâncă și înconjurat de copaci joși. La vremea înserării locul avea o atmosferă calmă. Lacul era lung și destul de îngust, de o formă neregulată, să fi avut vreo 4—7 m lățime și 36 m lungime. La un capăt un mic râuleț curgea încetișor, alimentându-l, și apa era foarte liniștită și opacă. Custozii mi-au spus că pereții lacului erau foarte abrupți, aproape drepți. Știau aceasta pentru că în anotimpul uscat nivelul scădea, descoperindu-i laturile, dar chiar și în perioadele de mare secetă, când izvoarele de pretutindeni secau, acest lac în stâncă avea apă, așa că devenise sursa principală de alimentare din regiune. Cu trei ani în urmă, profitând de o secetă care redusese cantitatea de apă din lac, administrația parcului a hotărât să-l curețe. Lucrătorii au coborât și au început să arunce afară mâlul din fund. Spre uimirea lor au descoperit că nămolul alb-cenușiu era format din oase de animal descompuse. Săpând mai în adânc, au dat peste schelete de elefant, tone de oase încastrate în nămol. Le-au scos și așezat în stive și în cele din urmă cinci camioane pline cu oase de elefanți au fost transportate pentru a fi folosite ca îngrășăminte.

Dar de ce oare au murit atâția elefanți tocmai în acel bazin? Să fi căzut în mod accidental, în timpul secetei, când încercau să bea apă? Un pas lipsit de precauție și un animal putea foarte ușor să cadă și să-i fie apoi imposibil să mai iasă de acolo. Sau poate elefanții bătrâni și pe moarte veneau la marginea bazinului pentru a muri aici? Slăbănogi și neputincioși, ei trebuiau să stea lângă apă pentru a se hrăni. Dar atunci de ce s-au înecat și n-au rămas să moară pe marginea bazinului, unde scheletele lor ar fi fost găsite? Nimeni nu a putut să-mi dea niciun răspuns. Misterul mormintelor elefanților mai dăinuie încă.

O altă aventură de-a lui Sindbad și-a găsit totuși o explicație foarte plauzibilă în Sri Lanka. Poate că cea mai faimoasă dintre peripețiile sale este cea legată de Valea Diamantelor. Aventura începe în timpul celui de-al doilea voiaj al lui Sindbad, când a naufragiat pe o insulă pustie, unde a găsit un ou uriaș aparținând pasării gigantice pe care arabii o numesc Rukh. Când mama Rukh s-a întors la cuib, Sindbad s-a legat de piciorul păsării și a fost astfel purtat pe deasupra insulei, pasărea zburând spre valea îndepărtată unde se hrănea. Acolo pasărea a mâncat șerpi enormi care se aflau în mare număr pretutindeni. Dezlegându-se de piciorul păsării, Sindbad a descoperit că valea era bătută cu diamante, o masă de nestemate sclipitoare. Dar a fost atât

de speriat de șerpii mari care se târau în toate direcțiile, încât a încercat să-și găsească refugiu pentru noapte ascunzându-se într-o peșteră și închizând intrarea cu un bolovan mare. Spre groaza lui a descoperit că în aceeași peșteră se afla și o imensă șerpoaică care își clocea ouăle, așa că a petrecut noaptea într-o stare de teroare. Ieșind a doua zi dimineață din peșteră clătinându-se, amețit de frică, foame și nesomn, a fost surprins când stârvul unui animal s-a rostogolit pe partea abruptă a văii, căzând la picioarele lui. Apoi și-a amintit cum în unele regiuni muntoase îndepărtate, negustorii de diamante aruncau animale moarte într-o vale bogată în nestemate, unde era prea periculos pentru ei să coboare. Unele dintre pietre se lipeau de carnea putredă, iar aceasta era luată de păsări și dusă la cuiburile lor, de unde negustorii puteau să culeagă mai ușor diamantele. Inventiv ca întotdeauna, Sindbad și-a umplut buzunarele și brâul cu nestemate și s-a legat cu turbanul sub un stârv. Un uliu mare a coborât, a înșfăcat în gheare carnea cu Sindbad și l-a dus sus pe creștetul muntelui. Acolo, negustorii, care erau musulmani, l-au felicitat pentru uimitoare lui scăpare și Sindbad a împărțit cu ei bogata lui recoltă.

Despre Valea Diamantelor și obținerea pietrelor prețioase cu ajutorul unor bucăți de carne se pomenește în multe povestiri arabe. În secolul al X-lea scriitorul Al Kazvini, care a compilat o întreagă colecție de basme de călătorie, a situat această vale în Serendeeb. Și azi mari cantități de pietre prețioase sunt extrase în Sri Lanka, iar modul în care se obțin poate explica diferite aspecte din aventura lui Sinbad. În Sri Lanka nu există diamante adevărate, dar pot fi găsite aproape toate pietrele prețioase sau semipreţioase, ca rubine, cornalină, ochi de tigru și bineînțeles faimoasele safire albastre. Timp de secole insula a fost o sursă majoră de nestemate, care se află prin adâncurile văilor și apar în aluviuni și în noroiul spălat de pe munți. Acest noroi cu pietriș este scos din minele aflate în văile inundate. Pentru a obține pietrișul, minerii localnici coboară pe peretele vertical al puțului pe scări naturale. La 6—9 metri sub suprafața văii ei scurmă mici galerii orizontale și își umplu coșurile cu noroi, pe care le ridică la suprafață cu frânghii. Coșurile sunt apoi duse la râuri sau lacuri, unde noroiul este spălat pentru a se căuta pietrele prețioase aproape în același fel în care se spală aurul din nisip. Situarea minelor în vale, puțurile cu pereți drepți, greutățile extracției, chiar și șerpii cărora le place să caute umezeala răcoroasă a minelor, toate acestea au putut oferi elemente care leagă producția bogată de pietre prețioase din Serendeeb de povestea lui Sindbad despre Valea Diamantelor. Iar primii negustori de pietre prețioase au încurajat asemenea basme, căci ele au sporit valoarea exotică a mărfurilor și au camuflat adevărata sursă a bogăției lor.

Azi negustorii de bijuterii din Sri Lanka sunt aproape toți

musulmani, cei mai mulți dintre ei revendicând o origine arabă. Ei controlează în mod efectiv producția de nestemate și au făcut-o din timpuri imemoriale. Nu se cunoaște o dată sigură de când au început negustorii arabi comerțul în Serendeeb, dar în secolul al XV-lea portughezii au găsit aici arabi bine stabiliți ca intermediari în comerț și se spune că primele locuri musulmane de pelerinaj din Sri Lanka ar data în secolul al VII-lea. Într-adevăr, cele mai vechi dintre acestea sunt situate în colțul de sud-est al insulei, exact în locul în care ar fi acostat navele venind din India, așa cum a sosit acum și *Sohar*. Și nava noastră a aruncat ancora tocmai acolo unde se află ruinele unei moschei islamice clădite, după cum se spune, pe locul unde fusese înmormântat unul din cei opt marinari musulmani care au adus învățătura lui Mahomed în Serendeeb. Mormântul acestui sfânt se află sub brazda de iarbă, la umbra palmierilor care înconjoară moscheea în ruine. Un râu puțin adânc curge pe acolo, făcând o curbă blândă și vărsându-se apoi în portul Galle, la o depărtare nu mai mare de 400 metri. Este exact locul unde ar fi acostat oricare marinar venind pe aceste meleaguri pentru prima oară.

Omanii de pe *Sohar* au vizitat mormintele marinarilor arabi care aduseseră în Serendeeb credința lor și au înălțat rugăciuni în moschee. Apoi, în timp ce *Sohar* era realimentată, întregul echipaj a profitat de împrejurare pentru a se plimba pe insulă. Era un popas ideal în timpul lungii călătorii spre China. Pentru noi, Sri Lanka, cu căldura și coloritul său, poporul amabil și ritmul liniștit de viață reprezenta încă, în mod sigur, Insula Norocoasă. Îți dădeai ușor seama de ce cronicarii arabi au scris despre regele din Serendeeb ca fiind unul dintre cei mai bogați conducători de pe pământ. Ei povesteau că acesta trăia în cel mai mare lux. Țara lui producea tot felul de parfumuri, aloe, lemn aromatic, parfum de zibetă. Diamantele din pâraie erau folosite pentru a grava modele delicate pe pietrele de inele de tot felul. În râuri se găseau mari bucăți de cristal, iar în jurul coastei se întindeau minunate culturi de mărgăritare. În capitalei sa exista un templu încrustat cu nestemate a cărui valoare era imposibil de evaluat. Acolo, Marele Rege domnea cu ajutorul a 16 miniștri: patru hinduși, patru creștini, patru musulmani și patru evrei. Până și califul din Bagdad abia putea să țină pasul cu splendoarea marelui rege. Așa cum se relatează în *O mie și una de nopți,* Sindbad Marinarul a adus lui Harun Al Rașid o scrisoare de la Marele Rege și împreună cu aceasta daruri scumpe: o ceașcă înaltă de o palmă, făcută dintr-un rubin și căptușită cu perle, un pat acoperit cu pielea unui șarpe care „înghițise elefantul/ cu pete de mărimea unui dinar și având proprietatea magică pentru cine ar fi stat pe acest pat să nu se îmbolnăvească niciodată, apoi o sută de mii de *miskali**[14]*** de lemn de aloe și „o sclavă strălucitoare ca luna". Sindbad a fost chemat în fața califului și a povestit în amănunt

lui Harun Al Rașid cum regele din Serendeeb a apărut într-un alai extraordinar. Călare pe elefantul lui imens înalt de 11 coți, Marele Rege trecea cu alaiul său prin capitală, înconjurat de ofițeri și demnitari. În față mergea un lăncier cu o lance de aur, în spatele lui cel care purta sceptrul, un baston mare de aur care avea la capăt un smarald lung de o palmă și gros cât degetul cel mare al unui bărbat, iar în jurul regelui erau o mie de călăreți îmbrăcați în brocart și mătase.

Marile procesiuni din Serendeeb mai există încă într-o formă modernă. Azi tradiția este onorată de acele *pereherauri* lunare organizate de călugării budiști din Sri Lanka. Cu două zile mai înainte ca *Sohar* să părăsească Sri Lanka, echipajul a urmărit o asemenea procesiune trecând prin străzile întunecate. Efectul produs era uluitor. Dansatori de foc înnegriți de fum țopăiau și se învârteau cu torțele aprinse. Bărbați pocneau din bice lungi de 6 m pentru a-și croi drum, grup după grup de dansatori se învârteau și se răsuceau în bătăile stăruitoare ale tobelor și acompaniamentul fluierelor, executând sărituri surprinzătoare așa încât clopotele de la gleznele lor zăngăneau și platoșele lor de argint zornăiau. Mai erau și dansatori mascați în costume din fibre de nucă de cocos închipuind câini negri demoniaci, bărbați pe catalige îmbrăcați ca femei. Răspândiți în cuprinsul procesiunii veneau călugări budiști purtând robe galbene ca șofranul, cu scăfârlia tunsă chilug și cu un braț gol pentru a purta evantaiul tot galben. Erau și dansatori cu panglici roșii și albe, în pantaloni, goi însă până la brâu, cu pălării ascuțite sau turbane. O bandă întreagă de mimi, îmbrăcați asemenea prinților Rajput, își mișcau fețele albite cu făină și mâinile ca niște păpuși. Apoi veneau marii elefanți din Sri Lanka, cei despre care vorbiseră arabii, peste 80, mergând câte trei alături cu pași mari, greoi, balansându-se pe deasupra capetelor mulțimii. Împodobiți cu mătăsuri și brocarte, erau magnifici, iar pe gâturile lor, îmbrăcați în alb, imaculați, călătoreau conducătorii de elefanți. În mijlocul acestei desfășurări uimitoare de pete de culoare și lumină și muzică zgomotoasă, era ușor de imaginat priveliștea lumii arabe a Serendeebului de altădată.

IX CALMURI TROPICALE

Sohar a plecat din Sri Lanka cu un nou fotograf la bord, Richard Greenhill. Acesta a sosit de la Londra pentru a-l înlocui pe Bruce Foster care participase mai mult de un an la Expediția Sindbad și simțea acum că ar fi timpul să se întoarcă în Noua Zeelandă pentru a-și vedea soția și fiica. Și fiica mea s-a întors la școală, în Anglia.

Când l-am văzut pentru prima oară pe Richard Greenhill, cu greu mi-aș fi putut imagina pe cineva mai puțin potrivit pentru a naviga. Era un tip înalt, deșirat ca un bâtlan, stângaci și șleampăt. Avea un nas ca un cioc de pasăre și ochi cercetători. Adus de spate, când umbla pe

punte cu picioarele lui lungi, cu laba îndreptată în afară, părea că păşeşte anevoie printr-o apă mică, căutând să prindă peşti. Era foarte pasionat după fotografii şi aparate de fotografiat. Nu fusese însă niciodată până atunci pe o navă. Habar nu avea despre navigaţie şi se îndoia că ar putea învăţa ceva. Dorea să-şi consacre fiecare minut fotografiatului. A apărut cu cea mai ciudată colecţie de aparate şi accesorii fotografice, multe dintre ele făcute în casă, şi cu un asortiment de bucăţele de lemn de balsa, clei, gheme de sfoară, arcuri de ceas, ace de siguranţă, benzi de cauciuc şi pungi de plastic, până şi baloane de jucărie, cu care spera să născocească încă alte şi alte accesorii fotografice. Tot ceea ce făcea pe navă, cu excepţia fotografiatului, era sau un dezastru, sau o comedie. Când mergea pe punte, în mod regulat se împiedica de vreo ramă de bocaport. Dacă stătea jos, adesea se întâmpla ca un capăt al unei parâme care se balansa să-i zboare pe dată pălăria de pai. Când cobora sub punte, se lovea cu capul de vreo traversă. Dacă bea ceai şi îşi punea cana jos, cât ai clipi, când era cu spatele întors, cana luneca într-un orificiu de scurgere a apei. Era atât de neîndemânatic, încât chiar şi pe un calm plat puteai să crezi că nava se legăna pe o mare furtunoasă. Totuşi Richard nu capitula niciodată în fata conspiraţiei urzite de *Sohar* contra lui. Zi de zi umbla în jurul punţii, împleticindu-se şi alunecând. Manevrându-şi aparatul de fotografiat. Printr-un fel de operaţii chimice magice, el developa filme de probă în. Mici tuburi cu lichid şi nu înceta nicio clipă să mai născocească alte completări pentru asortimentul lui uimitor de dispozitive şi mecanisme ingenioase. Avea aparate de fotografiat împodobite cu baloane asemenea unor veste de salvare confecţionate în casă, aparate aşezate în cutii de lemn de balsa, altele ataşate la capătul unor prăjini de bambus pe care le controla cu ajutorul unor sârme lungi, altele prinse de catarg ori legate de sfoara unor zmeie sau prinse de telescoape. Nici bezna nu-l împiedica să acţioneze. Întunericul nopţii era străbătut de repetatele străluciri ale blitului său şi de zgomotele produse atunci când se împiedica de obiecte nevăzute în întuneric.

în primele trei zile după ce *Sohar* a ridicat ancora de la Gal le la 22 februarie, Richard a suferit cumplit de rău de mare. Ne îndreptam spre Sumatra şi strâmtoarea Malacca. Era o distanţă de 900 de mile în linie directă peste Oceanul Indian şi speram să o parcurgem în mai puţin de o lună, dacă vântul avea să fie favorabil Aceasta era calea directă cea mai scurtă spre ţărmul din sud-estul Asiei, drumul folosit de vasele arabe încă din secolul al VIII-lea. Dar totul depindea de felul cum avea să bată musonul. Luna martie este timpul când musonul îşi inversează direcţia, cel de la nord-est dispare treptat şi este înlocuit de un altul mai puternic, de sud-vest. În drumul spre Sumatra orice vânt de la nord-est avea să fie un vânt din prova, devenind şi mai primejdios

datorită curentului care se îndreaptă spre vest. Combinația dintre acest vânt și curent însemna prea mult pentru ca *Sohar* să poată înainta dar îndată ce începea musonul de sud-vest totul avea să se schimbe. Vântul va sufla în favoarea noastră, curentul își va schimba în cele din urmă direcția și o navă îndreptată spre est Vei putea naviga ușor și repede. Regula de aur pentru acest sector al călătoriei fusese definită de primii navigatori arabi. Trebuia să se aștepte musonul de sud-vest înainte de a porni spre Sumatra, țara pe care arabii o numesc „Pământul Aurului".

Dar în acest an musonul de sud-vest întârzia în mod dezastruos. Am părăsit Sri Lanka când ultimul dintre vânt urile din nord-est ar fi trebuit să scadă și am ridicat ancora sperând că vom prinde musonul de sud-vest. Teoretic ar fi trebuit să avem o vreme instabilă, vânturi schimbătoare, perioade scurte de calm care urmau să se transforme într-o briză caldă, umedă, din sud-vest. În schimb continua vântul nefavorabil din prova. Zi de zi vântul sufla dinspre nord-est cu răstimpuri de calm. *Sohar* naviga în volte, câștiga puțin teren, dar îl pierdea imediat când vânturile scădeau, iar curentul aducea nava înapoi pe drumul ei. Privită pe hartă, calea parcursă de noi reprezenta o serie de zigzaguri și cercuri nefolositoare, care nu ne apropiau de Sumatra pe măsură ce. Săptămânile treceau. Eram zădărniciți în planurile noastre. Căutând să prindem musonul de sud-vest mai devreme, am riscat ducând nava tot mai spre sud, aproape de ecuator, dar nu ne-a fost de niciun ajutor. Condițiile nefavorabile au continuat: vânturi din prova, întrerupte de acalmie, curent contrar, niciun semn de schimbare.

Ultima izbitură a musonului de nord-est a fost foarte brutală. Cartea pilot avertiza că anotimpul când musonul își schimbă direcția de la nord-est la sud-vest este o perioadă periculoasă. Exista riscul unor furtuni puternice, al unor schimbări rapide ale direcției vântului și condiții instabile. În ziua de 3 martie, la amurg, plutea în aer un suflu rău prevestitor. Toată ziua fusese o căldură apăsătoare; acum atmosfera devenise întunecată și încărcată, iar la orizont era o desfășurare spectaculoasă de nori de seară, o masă de nori cumulus adunându-se în mari piramide și valuri ondulate. Marea în jurul nostru căpătase o culoare argintie neplăcută, dar mai departe, sub norii încărcați de tunete, era de culoarea plumbului.

Prima vijelie a lovit când s-a lăsat amurgul. Șocul a fost asemenea unei lovituri date brusc cu toată palma întinsă. Nava s-a deplasat, iar velele au tremurat. Un moment mai târziu, forța principală a rafalei ne-a lovit direct. Fiind dezechilibrată de la prima lovitură, *Sohar* a început să se clatine. Velele imense, împinse de creșterea bruscă a presiunii, forțau prova pe direcția vântului și nava a început să se aplece foarte mult. Totul devenise instabil. Nu ne mai puteam ține pe

picioare pe puntea alunecoasă. Oamenii căutau să se apuce cu mâinile de parâme pentru a-și menține echilibrul. Toate obiectele înșirate în dezordine pe punte, pe când marea fusese calmă, au alunecat cu un zgomot puternic în orificiile de scurgere a apei, într-un talmeș-balmeș de farfurioare, căni, farfurii de aluminiu, lanterne și coșuri cu fructe, în timp ce curmalele se rostogoleau ca bilele de sticlă. *Sohar* se afla într-un unghi nefavorabil. Forța exercitată asupra velaturii era enormă. Nava se banda, iar vântul a adus o perdea șuierătoare de ploaie peste noi.

Acum băieții din Oman erau neîntrecuți. Știau cum să facă față situației. Toți opt au alergat spre pupa de duduia puntea. Agitați, urlau cât îi ținea gura, debordând de energie. Abdullah a luat echea din mâinile lui Andrew și, cu ajutorul lui Musalam, a forțat cârmă în așa fel, încât prova a început să se miște trecând prin vânt. În același timp Khamees Marină și Saleh au apucat vela artimon și au slăbit-o puțin din legături. Ceilalți s-au dus la școtele duble grele ale velei mari. Strigând ca să-și facă curaj, le-au slăbit și au mascat astfel vela principală, încât presiunea foarte mare asupra navei a scăzut și vela mare a început să fluture. Loviturile masive ale pânzei pline de apă se suprapuneau peste zgomotul ploii și vâjâitul vântului. *Sohar* și-a ridicat prova în vânt și, ca un acrobat care își relaxează mușchii, legăturile velaturii s-au slăbit. A venit apoi o altă rafală. *Sohar* a încercat să-și continue drumul. Băieții din Oman au echilibrat din nou echea și pânzele pentru a feri nava de solicitare. Au jonglat cu dirijarea navei recalcitrante, readucând-o într-o poziție sigură. Omanii erau în culmea bucuriei, ceea ce le plăcea era tocmai provocarea mării, riscurile răsturnării, ale schimbării balastului, riscul ca velele să se sfâșie sau vreo vergă să se desfacă și să cadă pe punte, toate pericolele și bucuriile unui *boom* solicitat din cauza vremii.

Se așternuse întunericul când prima serie de rafale a trecut de noi lăsând în urmă o noapte cu stele strălucind ici și colo și mase de nori. Eram ca cineva care se joacă de-a baba-oarba, trebuind să facă față unei duzini de adversari într-o cameră întunecată. *Sohar* era victima, iar rafalele schingiuitorii ei. Ne-am forțat privirea în direcția din care bătea vântul, încercând să detectăm petele mai întunecate ale celor mai rele rafale. Stăteam cu urechile ciulite pentru a auzi zgomotul vântului care se apropia. Dar tumultul valurilor, care acum erau mult mai mari, a camuflat orice posibilitate de avertizare, nu mai auzeam nimic. În schimb nasurile noastre erau foarte sensibile, ca și pielea. Puteai să miroși înaintea vijeliei ploaia revărsându-se peste noi. Cu câteva minute înainte de a lovi cu toată forța, pielea noastră a detectat în mod distinct o scădere a temperaturii, un frig brusc înaintea ploii. O altă rafală ne-a izbit din întuneric. Din nou *Sohar* s-a clătinat, greementul și vergile protestând sub noua povară. Am crezut din nou

că ni se taie respirația pentru o clipă, când nava s-a înclinat tare, transversal.

.. Se va răsturna oare? Mă întrebam eu. Am lăsat velele ridicate prea mult, ca măsură de siguranță? Ar fi oare foarte periculos să coborâm verga velei mari în aceste valuri atât de agitate? Verga va porni cu o furie ucigătoare și va răni pe cineva, sau vreo parâmă udă se va învârti ca un harapnic și va ciunti pe vreunul. Mai bine să rezistăm vijeliei și să vedem cum se comportă echipajul."

în acea noapte toți băieții din Oman, indiferent dacă erau de veghe sau nu, au rămas pe punte și au guvernat nava. Unii dintre ei și-au pus mantalele de ploaie. Abdullah a continuat să-și păstreze doar pânză din jurul șoldurilor și o vestă, în ciuda ploii torențiale care izbea cu forță la fiecare rafală. Între o răbufnire și alta a vântului, toți glumeau și râdeau, în timp ce stăteau gata pentru un alt atac, pregătiți să sară repede pentru a mânui parâmele biciuitoare, evitând cu abilitate scripeții care se balansau, putând oricând să-i trântească la pământ. Cei de veghe se schimbau. Europenii veneau și plecau. Unii își așteptau rândul la cart, alții se duceau să doarmă jos sub punte în cușete, unde apa șiroia pe ei. Sau pe puntea inferioară, ca Peter Dobbs, pentru că locul lui obișnuit deasupra lădiței cu scule era acum sub o cascadă care se revărsa prin pardoseala de lemn. Cei din Oman au rămas totuși pe punte tot timpul, nu pentru că nu ar li avut încredere în felul în care ar fi manevrat nava occidentalii, ci pentru că *Sohar* era nava lor. Ei formând echipajul și ura de datoria lor să fie pregătiți.

Așa că a fost cu atât mai nedrept că accidentul a avut loc în zori, când băieții din Oman lucraseră 12 ore fără. Nicio pauză cât de mică pentru odihnă. O altă vijelie s-a năpustit asupra lui *Sohar.* Atunci, tocmai când vântul bătea în vele și nava își recâștiga echilibrul, un val nefericit a trecut pe sub prova, iar *Sohar* a tangat, venind apoi în concavitatea valului cu o zguduitură. Cutremurarea a dislocat cavila grea care susținea lunga randei artimon. Aceasta a cedat la momentul nepotrivit și cavila a căzut, dând astfel drumul fungii. Nemaifiind susținute, verga și vela de pe arborele artimon s-au prăvălit pe punte. Era al doilea accident serios de care mă temeam, numai căderea arborelui mare ar fi fost mai grozavă. Verga și vela trebuie să fi cântărit aproape vi eo trei sferturi de tonă și acum au căzut asemenea unei ghilotine drept spre oamenii de la pupa. Din fericire erau numai trei, cârmaciul, cartul și Ibrahim, bucătarul, care tocmai se strecurase afară pe punte pentru a începe să pregătească micul dejun. Au avut mare noroc. Venind jos, verga și-a încetinit căderea, poate tocmai datorită (oriei vântului care a tras vela într-o parte. Verga încetininduși viteza, dispozitivele care o țineau legată de arbore au acționat ca o frână ușoară și ca pr într-un miracol au atenuat prăvălirea < Dacă n-ar

fi fost așa, verga ar fi făcut țăndări mașina de gătit și cadrul fragil al suportului de ghiu, venind peste cârmaci și rănindu-l grav. Așa cum s-au întâmplat lucrurile, verga a căzut lângă Ibrahim cu un zgomot puternic, zguduind întreaga navă, de la catargul principal la chilă.

Am auzit de jos pocnitura prevestitoare de rele și am simțit cum s-a cutremurat *Sohar*. *O* clipă mai târziu s-a auzit dăngănitul pătrunzător al clopotului de alarmă care era tras cu furie. „Toată lumea pe punte! Pericol!" Am luat-o la goană pe scară și am văzut o scenă de adevărat haos. Verga căzută era răsturnată pe puntea de la pupa, înconjurată de un talmeș-balmeș de parâme și scripeți. Ibrahim era alb ca varul și emoționat că scăpase ca prin urechile acului. Vela era răsucită la bord. Acum au apărut și ceilalți, repezindu-se spre puntea de la pupa în frunte cu omanii. Khamees Poliție și Eid au sărit pe vela care flutura. Abdullah și Jumah au prins capătul din față al vergii și au început să-l dirijeze, legându-l de baza arborelui principal. Khamees Marină a aruncat o altă parâmă peste suportul de ghiu pentru a lega astfel capătul de sus. Mâini iuți au desfăcut vela periculoasă și au împăturit-o pe punte. Situația era stăpânită.

Cu o excepție: sus, deasupra capetelor noastre, chiar în vârful arborelui artimon, se bălăbănea acum macaraua mare de fungă, un adevărat monstru, cioplită dintr-un buștean masiv. Balansându-se, lovea din când în când puternic catargul, ceea ce făcea ca întreaga punte să se cutremure sub picioarele noastre. Chiar dacă macaraua nu ar fi stricat arborele, era clar că în curând avea să se desprindă. Era o piesă esențială a echipamentului, fără de care *Sohar* cir fi fost inutilizabilă. Am sărit pe copastie și am început să mă cațăr pe șart, încercând să ajung la macara și să tai legăturile care țineau funga principală. Legăturile fiind desfăcute, macaraua putea fi adusă jos pe punte. M-am urcat cu prudență pe greement. *Sohar* era purtată în sus și în jos de valuri, iar faptul că velatura se legăna în mod amețitor făcea încercarea mea riscantă. Nu era deloc greu să mă trezesc aruncat de acolo în mare. Când parcursesem aproape două treimi din distanța până sus, mi-am dat seama că nu eram singur. Am aruncat o privire de partea cealaltă a catargului. Cățărându-se în întrecere cu mine era un alt marinar. Și dintre toți, era tocmai Jumah! Jumah, bunicul grupului, omul calm, fumător de pipă. Până atunci nu încercase niciodată să se cațere pe greement. Stătea liniștit pe punte și-i lăsa pe Eid și pe cei mai tineri să facă acrobații la înălțime. Dar acum, dacă-l văzuse pe căpitanul lui urcându-se, nu putea să rămână inactiv. Jumah se cățăra ca o maimuță, cu fesul lui croșetat acoperindu-i cârlionții cărunți, cu brațele și picioarele musculoase încârligate în jurul corzilor. În mai puțin de un minut, Jumah trecuse pe lângă mine și ajunsese chiar în vârful arborelui și, făcând o săritură îndrăzneață în aer, trecu de cealaltă parte; acum stătea călare pe macara, arătând mai

mult ca oricând ca o maimuță șireată. Tot ce am putut face a fost doar să rămân cu gura căscată.

Cățărându-mă mai departe pe ultimii metri, l-am ajuns și i-am întins cuțitul meu, apoi m-am lăsat să alunec în josul greementului pe puntea solidă. Jumah a folosit cuțitul pentru a tăia de-a curmezișul parâma de amaraj, după care, cu o săritură, a ajuns pe greement și de acolo a alunecat în jos pe punte. Mi-a înapoiat cuțitul cu un licăr în ochi. *„Shabash.* Bravo, Jumah", i-am spus pe nerăsuflate, plin de recunoștință.

Acum venea rândul lui Peter Dobbs. Cel mai greu și mai voinic dintre. Noi, să tragă jos macaraua, căci nici Jumah, nici eu n-am fi reușit. Așa că Peter s-a cățărat, şi-ţi luat locul pe macara cu cele vreo 90 de kilograme ale sale și a potrivit parâma pe șanțul roții macaralei, în timp ce pe punte Abdullah, Eid și Andrew trăgeau un strângător de velă pentru a aduce încetul cu încetul macaraua jos. Și aceasta era o încercare riscantă. Pe măsură ce macaraua cobora mai jos, balansul devenea mai mare și mai periculos.. Peter trebuia de nenumărate ori să lovească cu piciorul în catarg, când macaraua amenința să-l izbească ca pe o marionetă legată cu ață. În cele din urmă, Peter a ajuns aproape de grupul de pe punte. Oamenii au apucat macaraua. Peter a coborât pe punte și s-a așezat jos, în mod vizibil vlăguit de efortul depus. Am respirat în fine ușurat.

Cu vântul care sufla acum cu o forță de 6—7, musonul de nord-est, ultimul, s-a pornit cu o furie nemaipomenită. Toată ziua următoare vântul a suflat aspru, producând o mare cu valuri scurte, abrupte, o mare foarte agitată care îmi amintea mai mult de Atlanticul de Nord în preajma coastei irlandeze, decât de apele Oceanului Indian. Nori cenușii treceau în viteză, fără sfârșit, deasupra capetelor noastre. Ploaia răpăia peste acoperămintele bocaporturilor. Balansarea continuă și mișcările inegale ale vergii velei mari începuseră să destrame pânză. Apoi s-a produs o sfâşiere lângă parâma care lega capătul de jos al velei și ferța principală a velei s-a prefăcut în zdrențe.

Noaptea următoare a fost plină de tunete și fulgere și, cu toate că nava se ridica mai ușor de când avea vele mai mici, era evident că în curând vom fi obligați să facem voltă. Vântul sufla din ce în ce mai mult dinspre est tot mai nefavorabil, împingându-ne prea departe spre sud. Întregul echipaj se străduia să tragă vela mare de cealaltă parte a catargului. *Sohar* începuse din nou să se afunde în valuri înspre nord, spuma talazurilor unei mări cenușii trecând peste bord. După-masă am tras pe punte vela mare, numărul 1. Care era zdrențuită, și fiecare se apucă de lucru vesel, cosând și cârpind, refăcând parâmele și sacheții. Mă gândeam în sinea mea că era ciudat să vezi cât de repede se pot adapta oamenii chiar și celor mai neplăcute împrejurări. În acea dimineață. În toiul unei alte vijelii, era la cârmă Terry, operatorul de

sunet. Nici el și nici tovarășul său. David Bridges, operatorul cinematografic, nu fuseseră până atunci pe o ambarcație cu pânze. Acum, prin muncă susținută și entuziasm. Deveniseră marinari de primă clasă. În timp ce furtuna mugea deasupra navei, o ploaie înspumată de lungă durată spărgea și împrăștia crestele valurilor, inundând puntea lui *Sohar* până la orificiile de scurgere a apoi. Nu încăpea nicio îndoială că Terry se simțea bine. Râdea cu gura până la urechi, părul îi era lipit de cap. Iar de pe manta apa curgea șiroaie. Terry manevra nava perfect, întorcând prova în direcția vântului ori de câte ori valurile o izbeau.

— Cine ar fi putut să-și imagineze, cu trei luni în urmă, că voi fi la cârmă unei nave în asemenea condiții, urla fericit, acoperind răpăitul ploii.

Până și Richard, fotograful, începuse să se adapteze. Nimic nu l-ar fi putut însă convinge să-și arunce pantofii din antilopă, asemănători unor corăbii, cu care lipăia în Jurul punții. Ciorapii lui caraghioși dispăruseră, însă, ca de altfel și pălăria de soare uluitoare, cu picățele, rare îi fusese smulsă de pe cap de o parâma afurisită. Purta o pânză de șale legată pe jumătate, care tot timpul aluneca, de parca ar fi fost costumul unui personaj comic dintr-o pantomimă. Începuse în fine să se bronzeze și el. Acum era cu totul diferit de prima noapte de furtună când, îngrijorat că ar fi putut să se împiedice de ceva și să cadă pe puntea alunecoasă, am trimis o echipă să-l caute, pentru a mă asigura că totul era în regulă cu eL Cei care-l căutau l-au descoperit ghemuit în ghereta unde gătea Ibrahim, ținându-se agățat cu amândouă mâinile, având pe el o vestă de salvare umflată complet. În dimineața următoare, m-a întrebat cum se aruncă o plută de salvare.

Timp de încă o săptămână musonul de nord-est ne-a mai chinuit, combinând furtunile cu un calm plat. *Sohar* naviga în volte și înfrunta vânturile din prova. Schimbam mereu bordul din care primea vântul. *Sohar* putea naviga contra vântului ca oricare iaht modern de croazieră, dar terenul câștigat era pierdut în timpul calmului plat, când curentul ne purta înapoi.

Plecasem de trei săptămâni din Sri Lanka și începusem să mă îngrijorez de ritmul în care consumam proviziile de alimente și apă. Cu douăzeci de oameni la bord, apa potabilă de pe *Sohar* era raționalizată, fiind folosită numai pentru gătit și băut. Pentru spălat se întrebuința apa mării. O bună cantitate din apa de gătit era acum diluată cu apă din mare, jumătate-jumătate. Provizia de apă dulce era păstrată în patru cisterne jos în chilă, unde servea și ca balast. În fiecare zi se pompau circa 100 litri de apă, cu mâna, în două butoiașe păstrate pe punte. Această cantitate reprezenta rația noastră zilnică de apă dulce. Când se golea o cisternă, o umpleam cu apă de mare pentru a menține greutatea balastului. Calculasem că aveam apă suficientă în

cele patru cisterne ca să ne ajungă din plin o lună, poate chiar și două săptămâni în plus. Dar acum nu mai eram tot atât de sigur. Pe măsură ce musonul de nord-est slăbea, intervalele de calm plat deveneau din ce în ce mai lungi. În timpul primelor furtuni a fost greu să strângem apă de ploaie pe puntea în panta, fiind prea ocupați ca nava să nu fie avariată sau răsturnată. Acum furtunile nu mai aduceau ploaie, iar soarele începuse să pârjolească puntea și echipajul. După trei săptămâni în larg consumasem jumătate din rezerva noastră de apă de băut și totuși nu ne aflam mai aproape de Sumatra decât în ziua când am părăsit portul Galle. Ceea ce devenea mult mai îngrijorător era faptul că *Sohar* fusese astfel purtată încât ne aflam la 400 mile depărtare de Sri Lanka, cu vânt din pupa. Efectiv, dacă musonul de nord-est continua, nu exista nicio posibilitate să ne întoarcem pentru a ne aproviziona cu apă dulce. Ar fi fost mai ușor să ne îndreptăm spre Maldive sau spre arhipelagul Chagos, la 600 mile depărtare, totul depindea însă de direcția vântului. M-am uitat din nou pe hartă.

Să risc să navighez, nu spre Sumatra de Nord, ci spre sud, via Java și Strâmtoarea Selat, așa cum făceau navele cu pânză din secolul al XlX-lea? Dar aceasta nu era calea urmată de arabi și mai exista un risc încă și mai mare că aș fi putut duce nava în regiunea periculoasă a calmului plat din vest de Sumatra unde, nemai bătând vântul, am fi rămas în pană luni de-a rândul și în cele din urmă ne-am fi trezit pe o coastă de sub vânt în musonul de sud-vest.

Nu, am hotărât că era mai bine să rămânem acolo unde ne aflam și să reducem încă și mai mult rația zilnică de apă. Fiecare începuse să țină o socoteală a numărului de răni cu apă pe care le consuma zilnic. Rezultatele erau interesante, unii se mulțumeau cu vreun litru și ceva de apă, pe când altora le trebuia de două ori pe atât. Se părea că nu exista nicio legătură între consumul de apă și statura sau constituția persoanei, deși se observa că cineva bea mai mult dacă lucra și stătea în soare, decât dacă s-ar fi odihnit la umbră. Pentru moment situația apei era mai mult îngrijorătoare decât gravă. Era suficient să ceri fiecăruia să bea cât mai puțin posibil și să țină o socoteală atentă a consumului său zilnic.

La un moment dat a fost o clipă de alarmă. Andrew, care avea sarcina să pompeze zilnic apa din cisterne în butoiașele de pe punte, a raportat că a doua cisternă era goală. Nu mai putea trage deloc apă și pompa aspira în gol. Mi-am verificat însemnările. Era ceva în neregulă. Ar fi trebuit să mai fie apă în cisternă pentru încă patru sau cinci zile. Să se fi scurs apa? Sau poate socotelile mele au fost greșite cu privire la capacitate? Și într-o situație și în alta celelalte două cisterne ar putea de asemenea să fie goale sau să conțină mai puțină apă decât credeam, așa că am cerut ca cisterna suspectă să fie controlată. Aceasta însemna mutarea tuturor alimentelor, demontarea

sectorului cu provizii, scoaterea panourilor de santină și ridicarea capacului cisternei. În cele din urmă cisterna a fost degajată. În timp ce-l urmăream pe Peter Dobbs ajungând jos pentru a ridica capacul cisternei, mă gândeam că urma un moment de adevăr. Sau indusesem în eroare echipajul, calculând greșit provizia de apei și ne aflam acum într-o situație critică, sau poate exista o explicație mai simplă. S-a ridicat capacul. Pe fundul cisternei mai erau încă vreo 200 de litri de apă dulce, atât de prețioasă. Conținea sedimente, era călduță, dar era totuși apă dulce. Tubul de aspirație al pompei fusese blocat și nu ajunsese până în fundul cisternei. Pentru moment totul era în regulă, aveam apă suficientă. M-am simțit ușurat și tot așa se simțeau și oamenii mei. Nimeni nu a suflat un cuvânt. Clar privirile de pe chipurile lor mi-au arătat că și ci au fost îngrijorați.

În a treia săptămână din martie suprafața mării nu avea absolut niciun fel de unduire, încât *Sohar* se contura în licărirea propriei sale reflectări. Era cea mai perfectă imagine a unei stări statice. Doar o foarte slabă unduire părea că se propagă din cocă care avea acum unele pete mai întunecate, acolo unde dunga albă de var se mai jupuise. Pânzele atârnau moi, lăsate în jos de pe vergi și nu exista nicio adiere de vânt care să le umfle. Marea era ca oțelul forjat, iar în apă, în jurul cârmei, se vedeau pești cu dungi, mișcându-și aripioarele, fără nici un efort aproape pentru a-și menține poziția sub nava neclintită. La bord era atât de cald, încât nici măcar cele trei luni petrecute la tropice nu ne pregătiseră pentru această fierbințeală arzătoare a calmului ecuatorial. În fiecare zi soarele se înălța atât de sus, încât stătea vertical deasupra catargului, iar pânzele care atârnau în jos abia aruncau o slabă urmă de umbră pe care echipajul o căuta încercând să fugă de căldură. Puntea era atât de arsă de soare încât frigea și toți cei care până atunci umblaseră desculți mai mult de douăsprezece săptămâni și-au pus sandale. Numai pielea de pe tălpile băieților din Oman era atât de tăbăcită încât putea suporta atingerea cu lemnul Înfierbântat.

Aveam puțin de lucru la bord. Cârpisem velele, înlocuisem parâmele dezrăsucite, controlasem și unsesem motoarele exterioare ale micilor ambarcații de salvare, ambalasem din nou toate proviziile până în adâncurile santinii, îndeplinisem cele o sută și una de mici corvezi care Ir ajută. Să-ți omori timpul. Nu mai rămăsese nimic da Wlrut.

Cu o săptămână în urmă reușisem, în fine, să punem la punct cârmă slăbită. Era atât de dezmembrată, încât devenise o amenințare pentru cârmaci. De câte ori nava avea ruliu, cârmă se izbea cu violență în cablu și articulațiile sale din piele și producea un zgomot puternic, iar echea masivă se bălăbănea fără a mai putea fi controlată și amenința să intre în coastele timonierului, dacă nu era atent. Și când apa curgea de-a lungul cocii, împingea întregul ansamblu al cârmei lateral,

făcându-l nefolositor, guvernarea devenind aproape imposibilă. Privind peste pupa puteam să văd unde benzile de piele și legăturile care țineau fixată cârmă de pupa se întinseseră sau erau în derivă. Mă îndoiam că ar fi putut supraviețui cârmă unui vânt puternic. Încă o săptămână de ruliu și avea să cadă.

— OK. Hai să o facem, i-am spus lui Peter. Vreau să fixezi mai întâi legăturile cele mai de jos. Folosește funie dacă crezi că pielea este mai greu de potrivit în timpul navigației. Dar ai grijă să nu te foarfece vreun crustaceu.

Peter împreună cu doi din echipaj au umflat barca pneumatică, au lansat-o la apă și au legat-o ca pe o platformă de lucru lângă cârmă. Peter și-a pus masca și flotoarele și s-a lăsat în jos pe o parte a bărcii. Îl puteam vedea pe sub apă. Începând să lucreze la legături.

în timp ce *Sohar* abia se mișca prin apă, Peter se legase de navă cu o centură de siguranță, așa că era remorcat ca o sanie sub apă. Era o după-masă fierbinte, apăsătoare. Atmosfera era relaxată. Dintr-o dată Peter a apărut la suprafață, lângă barca de cauciuc.

— Rechin, strigă el, scoateți-mă afară repede.

După o secundă de ezitare, cei doi din ambarcația de cauciuc l-au tras pe Peter în barcă, echipamentul lui de scafandru a produs mare zgomot, iar el s-a dat peste cap pe pardoseala bărcii, într-așa o învălmășeală, încât unul din flotoare i-a căzut în adâncurile Oceanului Indian.

— Un rechin alb, bolborosi Peter. Tocmai lucram la cârmă, curățăm crustaceele cu cuțitul pentru a putea da de legături, m-am uitat în jur și, dintr-o dată, l-am văzut acolo, chiar lângă mine. Prea aproape ca să mă simt la îndemână. A venit înotând de-a lungul siajului de crustacee strivite, în dâra noastră, mâncându-le. Eram înaintea lui. Nu știu cât o fi de flămând, dar nu se pot găsi prea multe de mâncare în această parte a oceanului.

Acum îl vedeam cu toții: nu era prea mare, de 1,20—1,50 m și nu părea speriat. Era sau foarte flămând sau foarte curios, căci patrula încoace și încolo într-un fel amenințător, neîndepărtându-se mai mult de 15 metri, iar uneori se afla chiar sub barca de cauciuc în care stătea acum Peter. Eram în impas. Nu puteam să lăsăm cârmă a: ;.a. Peter dăduse drumul legăturilor de jos mai înainte să apară rechinul, iar cârmă era acum pe jumătate în derivă. Totuși era foarte riscant ca cineva să se ducă în căci rechinul putea să atace. Așa că nu aveam altceva de făcut decât să scăpăm de animal. Jumah a aruncat o undiță cu momeală, încercând să-l prindă, dar fără succes, aici rechinul părea mai interesat de activitatea din jurul firmei. Am dat drumul unei petarde sub apă. A explodat lângă el, cu un zgomot înfundat. Animalul abia s-a mișcat rând s-a produs șocul, înotând înapoi curios. După o așteptare de vreo treizeci de minute, era clar că nu puteam să scăpăm

cu una cu două de rechin. Peter devenise nerăbdător. „Hai, mă întorc să-mi văd de treabă”. S-a lăsat În apă pe partea laterală a bărcii. Lucra foarte încet, căci din două în două minute trebuia să se oprească și să observe rechinul care înota când într-o parte, când în alta, uneori ajungând până la o distanță de vreo trei metri aproape de umărul lui Peter. Acesta a ieșit din nou la suprafață..

— E flămând, a strigat Peter. A și înfulecat o bucată de piele pe care am tăiat-o din legături.

Așa că am pus la cale un plan: în timp ce Peter lucra la cârmă împreună cu Dick Daley, noul nostru biolog maritim, care ni se alăturase în Sri Lanka. Un al treilea membru al echipajului îndeplinea rolul unei santinele sub apă. Aceasta trebuia să înoate, stând între scafandri și animalul flămând. Rechinul părea curios, dar precaut; înota în zigzag încoace și încolo, dar mereu dădea peste santinela care-l urmărea cu privirea. Santinela ducea o bară de 1,20 m având la capăt un dispozitiv cu 12 cartușe. Dacă rechinul ar fi atacat, el trebuia să împingă capătul barei spre botul animalului, să apese pe dispozitiv, care ar fi explodat destul de aproape de rechin cu o bubuitură suficientă pentru a-l speria. Părea o teorie îndoielnică, chiar dacă santinela ar fi procedat repede și cu precizie pentru a atinge botul animalului care ataca mișcându-se cu viteză. Dar, din fericire, bara cu explozibil nu a fost pusă în funcțiune. Santinela a găsit că o metodă mai bună era să producă un zgomot prin tubul lui de respirat. Astfel că ceea ce a început ca o criză s-a încheiat pe o notă de comedie. În timp ce scafandrii reparau cârmă, noi pe navă auzeam santinela îndepărtând rechinul prin mârâieli. Era asemenea unui câine de pază înotând în jurul navei într-o confruntare cu un rechin alb, înfometat și hărțuit.

Tim Readman era scafandrul-santinelă sau „scafandrul sacrificat”, cum îi spunea unul din cei mai mucaliți dintre noi. Cu cinci luni înainte Tim lucra la o firmă de construcții din Mascat și a ajutat la echiparea navei *Sohar*. Era atât de dornic să participe la Expediția Sindbad încât a renunțat la slujba lui și a venit în Sri Lanka pentru a se înrola. L-am numit contabil-casier al navei. Tim reprezenta o excelentă completare a echipei noastre. Cu părul creț, scund și îndesat, surâdea permanent, iar pantalonii largi stil pijama și pipa pe care o purta continuu îl făceau să semene cu Popeye Marinarul. Împreună cu el au venit Dick Dalley, biologul căruia îi aparținea „torpila” și Nick Hollis, un tânăr care absolvise medicina la Londra, așa că în fine avea și *Sohar* un doctor.

Nick îngrijea o seamă de tăieturi și inflamații ale echipajului care refuzau să se vindece. Mușcături de insecte, tăieturi în recife de coral din timpul imersiunilor în Sri Lanka, rosături de la parâme, toate acestea se vindecau foarte încet în atmosfera caldă, umedă și sărată.

Inflamațiile coceau și supurau. Tim Readman și Andrew Price erau ca niște ciudate animale bălțate, cu toate petele de antiseptice pe care le aveau pe brațe și picioare. Ibrahim reprezenta un caz mai serios. În traversada de la Calicut la Sri Lanka a sărit ca să prindă o velă și s-a tăiat din neatenție la gleznă cu vârful cuțitului care îi atârna la centură. La început tăietura părea neînsemnată, dar mai apoi s-a infectat. Când am plecat din Sri Lanka era o rană deschisă care supura și se întinsese dincolo de gleznă. Nick o trata zi de zi cu tot felul de medicamente dar nu ceda. Bietul Ibrahim avea dureri mari și suferea mult. Era deprimat și încerca sentimentul că nu se va vindeca niciodată. Nu putea suporta să pună piciorul rănit pe punte și totuși nu s-a lăsat bătut. Continua să ne pregătească mese excelente, deși se târa sau umbla șchiopătând în jurul punții, trăgându-și piciorul rănit. Avea mult curaj.

Presiunea psihologică și tensiunea datorate faptului că rămăsesem în pană și că planurile noastre erau zădărnicite de vânturile din prova constituiau o experiență foarte diferită de dificultățile obișnuite avute pe mare. Totuși, în felul său, această solicitare la care ne vedem supuși era foarte obositoare. În locul unor scurte perioade în care am fi încercat teama de a naufragia sau de a ne răsturna în vuietul unei vijelii, acum ne confruntam cu îndoieli, plictiseală, frustrări chinuitoare și în final posibilitatea de a nu avea nimic de băut. Iată-ne rămași în pană fără niciun suflu de vânt, în calmurile tropicale, la o depărtare de sute de mile de uscat, într-o parte foarte pustie a oceanelor lumii. De când părăsisem Sri Lanka, după o lună de navigat, nu văzusem nici măcar un singur vas. Eram în afara drumurilor maritime. Nu existau zone de pescuit sau flote în apropiere. Am fi putut încerca să cerem ajutor prin radio, dar cine și-ar fi bătut capul să ne caute sau să fie în stare să ne găsească? După experiența noastră în larg de Oman, când Peter se rănise la picior, eram sceptici. Ce puteam face, decât să ne împăcăm cu situația noastră? Era foarte îmbucurător să observi cum se străduia echipajul să facă față. Pentru băieții din Oman nu exista nicio problemă. Ei păreau să aibă o încredere nețărmurită în comportarea navei, fiind în același timp siguri de căpitan și de îmbunătățirea în curând a condițiilor. Dar pentru europeni era poate mai greu. Urmăreau cum se împuținează apa, socoteau restul de provizii, și vedeau cum dispăreau produsele unul câte unul din meniul nostru pe măsură ce stocul de alimente se consuma. Trebuiau însă să-și păstreze părerile pentru ei. Nu ne rămânea altceva decât să avem răbdare, să ne reglăm ritmul zilnic al vieții, să așteptăm și iarăși să așteptăm. Ne întorsesem într-adevăr înapoi în zilele de navigație cu pânze în largul oceanului. Timpul pentru noi era mai lung, trecea mai greu și în cele din urmă depindea de natură.

Data de 18 martie a fost memorabilă în viețile celor de la bord. Pe la prânz, în timp ce *Sohar* se înclina ușurel dintr-un bord în altul, a fost văzut aproape de cârmă un banc de pești asemănători macroului. Imediat s-a lăsat o undiță în apă și pe dată un pește strălucitor verde-albăstrui a fost prins și cu o mișcare fulgerătoare tras pe punte. S-au alăturat apoi omanii și au fost aruncate repede în apă trei sau patru undițe. Bancul de pești continua să se hrănească cu lăcomie, venindu-ne astfel în ajutor și curând vreo jumătate de duzină se zbăteau în coșul de pe punte, gata pentru prânzul nostru. Când tocmai era tras la bord peștele următor, din adâncuri a apărut un rechin și l-a înghițit. Pescarul Surprins era Musalam, el s-a trezit că trăgea la bord un rechin de 1,20 m în loc de un macrou. Undița a pârâit între degetele lui, arzându-le mai înainte de a plesni, iar rechinul s-a eliberat. Vedeam acum că vreo două duzini de rechini au fost atrași de această agitație. Ei înotau gata să atace bancul de macrouri și dădeau târcoale prăzii lor. Macrourile s-au îndepărtat și în panică încercau să scape, în timp ce rechinii îi loveau. Lui Khamees Poliție i-a venit dintr-o dată o idee. A luat unul din peștii abia prinși, a tăiat o bucată din el, a prins-o într-un cârlig mare de undiță și a azvârlit momeala rechinilor flămânzi. Nici nu ajunsese bine în apă, când am și văzut un rechin înotând spre nadă și apucând-o între maxilare, Khamces a filat undița până când acesta s-a întors și a început să înoate. Atunci l-a lovit. Într-o clipă se lupta cu rechinul înfuriat. Undița se mișca în apă în sus și în jos. Suprafața apei s-a înspumat în timp ce rechinul se zvârcolea; încercând să scape, dar undița era una rezistentă și Khamees o trăgea cu toată forța, cu mușchii umflați de efort. Abdullah a sărit pe copastie ca să-l ajute și împreună au tras rechinul din apă, sus pe partea laterală a navei. Animalul era cuprins de panică. A venit rostogolindu-se peste balustradă, lovind puntea și apoi a început să sară, arcuindu-și și răsucindu-și trupul, asemenea unui resort stricat, încercând să apuce cu botul orice îi ieșea în cale. Se dezlănțuise un adevărat infern, în timp ce fiecare fugea din fața acestui rechin gata să înhațe. Abdullah a pus mâna pe o cavila și a început să-l lovească în cap, pentru a-l omorî. Khamees Marină țopăia împrejur. Înțepându-l cu cuțitul, dar având grijă ca degetele de la picioare să-i fie cât mai departe de colții care mușcau din învelișurile bocaport urilor.

Nimeni nu-l urmărise pe Jumah. El pregătise o altă undiță pentru rechini, pur și simplu legând un cârlig masiv de o veche parâma.

— *Yaah AU ah,* urlă Abdullah. Uitându-se în jur.

Jumah a agățat în cârlig un alt rechin. Ridicându-și pânza din jurul șoldurilor, Abdullah a sărit să-l ajute.

— *Yaah Allah!*

Au început amândoi să-l tragă foarte repede sus. Alt rechin viu a lovit puntea, vreo cincizeci de kilograme de furie sufocată și zvârcolire

care trebuiau potolite. Se auzeau zgomotele înfundate produse de măciucile care loveau. Khamees Marină își făcuse rost acum de o bară groasă și o mânuia ca pe un îmblăciu, năpustindu-se cu lovituri grele asupra rechinului pentru a-l doborî. În timp ce ceilalți stăteau la o parte. Cu pocnituri, plesnituri și alunecări ne-am pomenit cu un al treilea rechin zvârcolindu-se la bord, mărind astfel haosul existent. Băieții din Oman alergau încoace și încolo, strigând bucuroși, pregătind momeli pentru cârlige, scoțând cârligele din botul rechinilor, trăgând alți rechini la bord, lovind cu măciuca, înjunghiind și țipând. Aveam acum hrană pentru multe zile. Alți și alți rechini înotau către locul încăierării, atrași de agitația violentă, atacând cârligele. Simțiseră mirosul de sânge și erau foarte agitați. Unii mușcau undițele și îi pierdeam. Alții erau prinși și trași la bord, pentru a fi înlocuiți imediat în mare de alți rechini flămânzi care nu mai țineau seama de nimic și înotau cu voracitate pentru a umple golul produs. Părea că numărul rechinilor din apă era fără sfârșit. Acolo unde altădată în jurul navei se întindea doar un ocean pustiu, acum era o întreagă încâlceală datorită umbrelor rechinilor umblând după pradă. Imposibil de ghicit de unde apăruseră așa dintr-o dată.

La bord se săvârșea un adevărat măcel. Peste tot numai rechini care se zvârcoleau, se izbeau, se loveau producând zgomote de tot felul. Era teribil de greu să-i dobori. Se răsuceau și se agitau în ciuda loviturilor grele date cu măciuca și cuțitul. Puntea era împroșcată de sânge de rechin. O spumă roz le ieșea din urechi. Cozile rechinilor loveau într-o parte și-n alta, izbeau în ghereta unde se gătea. În balustrade. Rechinii se mușcau și se pocneau între ei. Iar linul și-a împlântat colții în coada celui de lângă el.

— *Bas!* Ajunge! Am strigat eu cât am putut de tare pentru a fi auzit în toată agitația aceea, cu strigătele de încurajare, și zgomotele produse de lovituri.

Vedeam că aveam suficientă hrană acum. În plus viața la bord devenea prea periculoasă. Mai curând sau mai târziu picioarele desculțe ale vreunuia dintre marinari se puteau apropia de botul unui rechin care să le muște, în numai zece minute prinsesem 17 rechini pe care îi adusesem cu succes pe punte. Am fi putut continua să mai prindem și alții, dar ar fi fost un măcel fără rost. *„Bas! Bas!“* am strigat din nou, și în cele din urmă oamenii m-au auzit și agitația a început să slăbească. Oamenii, unul câte unul, s-au ridicat de la măcelăritul rechinilor, bețele și măciucile au fost lăsate jos, undițele au fost trase și strânse. Toți se relaxau.

Dar această zi extraordinară nu se încheiase încă. Stivuisem carnea rechinilor pe puntea principală, în partea dinspre prova și începusem să o jupuim, când am văzut un șir de nori de furtună îndreptându-se spre noi. Erau de un cenușiu aproape negru, încărcați de ploaie. De

data aceasta aveam să fim gata să-i primim.

— Repede, pregătiți prelatele și instalați-le ca jgheaburi pentru a colecta apa, am ordonat. Andrew, tu și cu Terry scoateți apa pe măsură ce se adună în prelată. Jumail și Dick, voi o veți turna în cisternele cu apă dulce.

Norii aducători de ploaie au trecut pe deasupra noastră, învăluindune într-un zid cenușiu, umed. Ploaia tropicală s-a năpustit în torente. Trăsnete și fulgere nemaipomenite bubuiau și luminau întunericul. Zgomotele tunetelor se rostogoleau peste noi. Echipa care trebuia să strângă apa de ploaie lucra cu înverșunare. Apa dulce atât de prețioasă se revărsa în cascade pretutindeni, curgând pe vele în șuvoaie, se învolbura pe punte, năvălea în stropi imenși pe scândurile pardoselii. Alți oameni alergaseră la prova pentru a ridica sus marginile prelatei, în așa fel încât făcuseră o cadă din prelată, acolo unde curgea apa de pe vela principală. Ploaia se revărsa pe prelată, adunându-se în adâncitura din mijloc. Acolo, uneori care stătea în apa până la glezne o lua cât putea de repede cu o găleată. Aceasta era trecută apoi mai departe printr-un șir de mâini nerăbdătoare către bocaportul principal și răsturnată într-un tub care ducea la cisterne. Ploaia era magnifică și bătea în modul cel mai spectaculos. Găleată după găleată plină se duceau jos. Gâlgâind pentru a umple din nou cisternele cu rezervele noastre de apă dulce. Oamenii râdeau fericiți, nemaiținând seama de părul ud și hainele murate. Era tocmai ceea ce ne trebuia. Într-o jumătate de oră am adunat apa suficienta pentru patru zile. Încă câteva furtuni din acestea cu fulgere și trăsnete și problema apei noastre de băut ar fi fost complet rezolvată. Tunetele răsunau ca ecouri, iar fulgerele străluceau.

— Au! a strigat Andrew, sărind afară din prelată, unde stătea și scotea apă. L-am simțit drept în braț.

Un fulger care s-a descărcat în apropiere a făcut ca o undă de intensitate excesivă să treacă prin prelata transformată în baie.

în tot acest timp Eid și Khamees lucrau pe rupte, stând în genunchi pe punte, încovoiați deasupra rechinilor. Printre fulgere și trăsnete, în lumina întunecată, cenușie a furtunii, ei jupuiau captura. Se auzea zgomotul lamelor de cuțit spintecând și eviscerând, jupuind și desfăcând carnea de pe oase și cartilaje tot atât de repede ca un negustor de pește. În timp ce lucrau cântau un refren ritmic care puncta mișcările cuțitelor. Tranșe roz, umede din carnea rechinilor au fost puse pe punte. Rămășițele de la cap, coadă și pielea au fost aruncate peste bord cu o opinteală. Ploaia a curățat puntea în jurul lor, schimbând culoarea șuvoaielor din orificiile de scurgere din roșul de sânge într-un rozaliu palid și în cele din urmă lemnul a rămas umed și curat.

într-o oră ei au pregătit un sfert de tonă de carne proaspătă și bună

de rechin, hrană suficientă să ajungă întregului echipaj mai multe săptămâni. Am preparat o parte din carne și am mâncat-o chiar în acea seară, iar restul l-am stivuit lângă bocaportul de la prova, presărând între tranșe sare pentru a le conserva. Când a ieșit soarele, am pus la uscat carnea întinzând-o pe copastie, să se deshidrateze sub razele soarelui. O parte din ea s-a alterat ușor și mirosea foarte tare, dar a constituit pentru noi o rezervă sigură de hrană.

Săptămână următoare am reușit să ne îmbunătățim tehnica de captare a apei Aveam prelata pregătită la bord și de îndată ce cădeau primii stropi, cel care era de veghe instala repede baia de prelată. Multe din ploile torențiale veneau noaptea, cam la două ore după asfințit, punând capăt relaxării noastre de seară. Atârnasem o lampă cu parafină deasupra grătarului de la bocaportul principal. Am legat lampa astfel încât să arunce o pată de lumină peste partea centrală a navei. Acolo, sub lampă, aveau să se adune cei care terminau veghea pentru a se odihni după cină. A apărut și o cutie de șah care a devenit în mod regulat distracția favorită. Alții citeau sau dormitau. O tavă pe care se aflau curmalele mult iubite era trecută din mină în mână. Mai în față, în bezna de pe teugă se puteau vedea siluetele umanilor trândăvind pe scândurile de bordaj. Vorbind încetișor, sau se auzea în liniștea nopții câte o bătaie ușoară de tobă. La pupa o altă lampă mică de vânt marca poziția cârmaciului, conducând nava dacă era vreun suflu de vânt sau pur și simplu stând cocoțat pe copastie Ia postul de observație. Uneori Andrew aducea chitara, iar când toba omanilor de pe puntea teugii amuțea, putea fi auzit Andrew făcând să vibreze strunele chitarei de vreo melodie. Adesea nopțile erau prea înnourate pentru a putea vedea bine stelele, dar uneori cerul apărea atât de senin, încât Nick Hollis, care era preocupat de astronomie, putea identifica chiar și cele mai mici stele. Atunci, când adia o briză ușoară, noaptea era învăluită de magie. *Sohar* părea că navighează pe o mare de argint, cu vela mare triunghiulară. Proiectându-se întunecată pe fundalul format din stele, iar delfinul care uneori o urma ziua o lua înaintea navei, arcuindu-se și sărind în jurul ei, trasând în apă siaje înspumate strălucitoare.

Lampa de pe puntea principală era singura lumină de navigație a lui *Sohar,* căci luminile de navigație roșii și verzi cu care am plecat de la Mascat erau alimentate de baterii care nu mai aveau putere pentru a lumina în noapte. Aerul sărat și ploile care au udat, mereu puntea au făcut prăpăd în echipamentul electric. Firele se corodaseră sau erau complet umede, nemaiputând fi întrebuințate. Grupul de acumulatoare electrice își dăduse duhul, iar cel de rezervă lucra doar cu întreruperi, abia ajungând să alimenteze aparatul de radio, dacă eram atenți, și nimic mai mult. Pentru a raporta poziția noastră ne bizuiam doar pe vigilența prietenilor noștri din Oman care

organizaseră o veghe permanentă ca să asculte semnalul nostru. Zi de zi ascultau mesajele din ce în ce mai slabe ale lui *Sohar* și începuseră să se îngrijoreze. Recepționând rapoartele noastre abia audibile, au putut să-și dea seama că nava tot nu făcea un progres semnificativ. *Sohar* părea lipit de o mică porțiune din Oceanul Indian.

La 23 martie eram aproape să-l pierdem pe Richard. Din nou aveam calm plat. Richard decisese să înoate la distanță de *Sohar*. Înarmat cu unul din aparatele sale de fotografiat, născocit de el, de data aceasta o prăjină lungă de bambus. La un capăt fixase un aparat, iar la celălalt pusese o greutate de plumb care să acționeze ca o contrabalansă. Acum a pornit, ținând prăjina în sus ca pe un periscop — vroia să-l fotografieze pe *Sohar* rămas în pană fără vânt. Vreo jumătate de oră periscopul a dat târcoale și s-a ridicat în sus în jurul navei, iar Richard a înotat mai departe, tot mai departe. Începusem să ne îngrijorăm și i-am strigat să se întoarcă, dar el continua să rămână fericit în apă, fără să aibă habar de nimic. Am observat o linie de culoare pe apă, erau berbeci aduși de o adiere de vânt, capătul de atac al brizei care se îndrepta spre navă, în curând *Sohar* va naviga. Velele au avut o ușoară tremurare, ca un avertisment. Am strigat din nou. Dar Richard tot nu a auzit. Am urlat iarăși, am făcut semne disperate. I-am văzut capul ridicându-se și ne-a făcut un semn prietenesc ca răspuns. Nu avea nici cea mai mică idee despre ce era vorba. Acum mai bine de jumătate din membrii echipajului săreau pe copastie strigând: „Richard! Richard! Întoarce-te la bord! Vine vântul! Vântul!“

în cele din urmă, și-a dat dintr-o dată seama despre ce era vorba. Periscopul se balansa pe deasupra, în timp ce el înota frenetic spre navă. Dar era prea târziu, vântul ajunsese până la *Sohar*. Nava a început să se miște prin apă, aparent încet, dar de fapt înainta mai repede decât putea un om să înoate.

— Mascați velele! am ordonat.

Sohar s-a oprit brusc și apoi a început a deriva lateral. Vela mare făcea ca nava să nu mai poată fi controlată la această viteză și *Sohar* a început să se rotească în mod iremediabil.

— Parâma, Richard! înoată să prinzi parâma de siguranță.

Alb ca varul și speriat, Richard privi în sus. Continua să țină prăjina de bambus și se vedea că era, într-adevăr, foarte obosit. A făcut un ultim efort, câteva mișcări violente și a reușit să apuce parâma de siguranță.

— Ține-te bine, Richard!

Richard era acum remorcat în spatele lui *Sohar,* asemenea unui bâtlan pe jumătate înecat. Chiar și la viteza de un nod sau două, părea imposibil pentru el să se ridice de-a lungul parâmei. Richard nu mai avea destulă forță.

— Ține-te bine, o să te tragem la bord.

Am început să virăm parâma de siguranță. Era un lucru greu. Richard a fost tras încet spre navă. Ajunsese la nivelul cârmei, la vreo trei metri sub noi. Parâma îl trăgea în sus. Vedeam că era istovit. În curând avea să nu se mai poată ține. Articulațiile degetelor i se albiseră de efort și era pe punctul de a intra în panică. Bineînțeles nu dăduse drumul prețiosului său aparat.

— Aparatul, aparatul meu, strigă el. Luați aparatul.

„La naiba cu aparatul, m-am gândit, are atâtea altele."

— Dă-i drumul, Richard!

Dar nici gând să facă așa ceva. Cineva s-a aplecat în față repede și a reușit să apuce vârful prăjinii de bambus și să o tragă din mâna încleștată a lui Richard, care ajunsese la capătul puterilor.

— Nu mă mai pot ține, o să-i dau drumul, spuse el sufocându-se și de-abia mișcându-se. Mi s-a dus toată puterea.

Peter a sărit în compartimentul de la pupa și s-a aplecat în jos peste balustradă, în timp ce Khamees Poliție, care venise după el, l-a prins de picioare. Peter a reușit să ajungă până la brațul lui Richard, l-a apucat de încheietura mâinii și l-a ridicat cu toată forța, trăgându-l afară din apă. Altcineva a apucat celălalt braț al lui Richard și acum el se afla la jumătatea distanței pe partea laterală a navei. A mai venit în ajutor și o a treia mână și fotograful a fost ridicat, teafăr dar extenuat și tremurând tot. A promis că nu se va mai duce să înoate departe de navă fără a avea permisiunea necesară.

Acea adiere de vânt din cauza căreia eram aproape să-l pierdem pe Richard a venit dinspre sud-vest. A fost primul semn abia perceptibil că vremea avea să se schimbe, așa încât oamenii au început să se uite plini de speranță după nori care să ne spună că musonul de sud-vest se îndrepta spre noi. Dar schimbarea se producea foarte încet.

Vântul sufla în perioade scurte, neregulat. Cam vreo oră a suflat din direcția care ne trebuia și *Sohar* a înaintat puțin. Apoi s-a domolit și s-a lăsat calmul sau, și mai rău a început să bată iarăși dinspre nord-est. Decepția noastră putea fi ușor simțită. Unii din membrii europeni ai echipajului deveniseră arțăgoși și mohorâți și începusem să mă îngrijorez că răbdarea lor ajunsese la limită. Omanii, pe de altă parte, erau mult mai relaxați. Puteam citi uneori o urmă de îngrijorare pe chipul lor, dar păreau foarte siguri că totul avea să se schimbe în bine.

Lumea depunea un efort deliberat de a fi ocupată mereu. Tim Readman începuse să-și coasă o jachetă de marinar din pânză pentru vele, Nick se apucase de împletituri fanteziste din funie, cercetătorii științifici continuau programul lor zilnic de observații, iar Dave Bridges se înhămase la o lucrare complicată, să-și facă o cutie cu despărțituri și căptușită în care să ducă camera de filmat, când în cele din urmă vom ajunge în Sumatra.

Aproape orice servea ca distracție, am încercat chiar să îmblânzim

un pescăruș mic care a mers după noi tot drumul din Sri Lanka. Biata vietate, ca și noi, era departe de uscat, așa că se ținea foarte aproape de navă, zburând toată ziua în jurul ei și apoi lăsându-se la bord noaptea. Era o păsărică mică, firavă, cu o coadă bine formată, asemenea unui evantai, cu aripi lungi, înguste; corpul îi era alb, pătat cu semne închise la culoare și avea un căpșor destul de comic, rotund, cu un cioc delicat, subțire și bont. Noaptea pescărușul stătea lângă cârmaci exact pe dâra de lumină pe care o arunca lampa lui de vânt. De acolo se lăsa luat în mână cu blândețe, dar părea cam stânjenit, așa că-i dădeam să bea apă și-l lăsam acolo — o formă micuță, de o culoare deschisă, așteptând în beznă. În timpul furtunii, pescărușul era îngrozitor de speriat, dădea din aripi și se străduia, să se țină în vânt și în ploaia torențială pe locul unde se afla, așa că l-am luat și l-am așezat la adăpost pe dulapul cu scule de la pupa, sub copastie.

La 4 aprilie am convocat tot echipajul pe puntea de Ia pupa. S-au adunat în jur și au privit în jos la harta pe care o întinsesem pe grătarul bocaportului de la pupa. Până acum ținusem în mod deliberat harta departe de privirile lor și nu le spusesem nimic despre poziția noastră. Eram singura persoană de la bord care știam că patrulasem inutil încoace și încolo în același petic de ocean. Acum le-am arătat drumul navei trasat cu creionul, învârtindu-se în cerc, fără a face niciun progres din cauza calmului, a vânturilor din prova și a curenților nefavorabili.

— Mă bucur că nu ne-ai arătat mai devreme, aș fi fost prea deprimat, mormăi Tim Readman.

— Nu am vrut să vă îngrijorez, am spus, avem încă vreo 600—700 mile de parcurs și cu musonul de sud-vest venind atât de târziu și neregulat, nu avem nicio garanție că atunci când, în cele din urmă, se va porni, vântul va sufla în mod constant în direcția pe care o dorim. Avem destulă carne de rechin pentru a ne hrăni, putem strânge suficientă apă de ploaie pentru a ne asigura rezerva de apă de băut. Putem să stăm aici la nesfârșit. Singura noastră grijă este rezerva de mangal. Ibrahim îmi spune că avem doar cât să ne ajungă pentru două săptămâni. Așa că pe viitor nu vom pregăti decât o singură masă caldă pe zi, pentru a economisi combustibil.

Eid a vorbit în arabă, iar Musalam a tradus:

— Spune că vom putea face ceai numai de două ori în timp de douăzeci și patru de ore.

Am fost de acord.

— Iar dacă pescarii noștri pot continua activitatea lor bună, vom putea mânca și pește proaspăt pe lângă rechin, i-am spus eu.

Omanii au râs cu gura până la urechi, fericiți.

— Pește, curmale, orez și apă, asta-i tot ceea ce le trebuie marinarilor, a declarat Abdullah și, nearătând pe chipul lui nicio urmă

de îngrijorare, a plecat pe punte mai departe, voinic, cu pieptul bombat, călcând cu picioarele în afară și cu o licărire în ochi.

X RUPEREA VERGII

Calmurile tropicale și-au slăbit încleștarea în care o țineau pe *Sohar*. În primele ore ale zilei de 5 aprilie s-a ridicat o briză dinspre sud-vest. Aceasta a suflat până la amiază, iar apoi a urmat o rafală rapidă și dintr-o dată vântul și-a schimbat direcția, mărindu-și intensitatea și a prins nava cu velele desfășurate. *Sohar* a zvâcnit înainte asemenea unui cal de curse la pocnitura unui bici și brusc a început să se miște cu o viteză de 8—9 noduri, valurile înspumând prova. Cu velele umflate, întinse, întreaga navă fremăta de mișcare. Strigând voioși, omanii au dat fuga în față să ridice o a doua velă foc. Dar abia reușiseră să o înalțe până la jumătate, când rafala a înhățat-o și a umflat-o asemenea unui balon, împingând nava sub vânt. Viteza lui *Sohar* a crescut cu încă un nod. Nava aluneca cu mare iuțeală. Privind înapoi, am văzut cum saulele de pescuit pe care le «trăgeam după noi erau foarte solicitate din cauza vitezei. S-a auzit o plesnitură puternică, când o prăjină de bambus pentru pescuit s-a rupt în două din cauza tracțiunii mărite a saulei.

Marea din jurul nostru s-a schimbat după vreme. Eram martori ai ritmului anual al mării, modificare profundă care are loc când musonul de nord-est încetează și începe să sufle cel de sud-vest. Fauna mării răspundea acestei schimbări. Acolo unde marea din jurul nostru părea plată, pustie, lipsită de viață, cu excepția doar a escortei obișnuite de pești piloți înotând în acea misterioasă întovărășire cu rechinii, acum era viață și mișcare. Au apărut păsările acvatice. Într-o strălucire albastră, aurie și argintie putea fi văzută înotând pe lângă coca câte o doradă[15]. Pești zburători săreau pe crestele valurilor, abia atingând apa. Dintr-o dată am început să prindem pește. Erau toni mari argintii, strălucitori, foarte frumoși. Prindeam cam vreo 10—15 asemenea pești în fiecare seară.

Omanii erau încântați. Mânuiau toți cu mare îndemânare undita, fiind pescari de felul lor. La bord era o mare forfotei: se controlau undițele, se ascuțeau cârligele, se pregăteau bucăți de pânză viu colorate pentru momeală. Fiecare dintre băieții din Oman avea cutia lui de pescuit, pusă bine sub copastie. Dar cel mai bun dintre pescarii noștri era Khamees Poliție, un pescar înnăscut: putea petrece ore în șir pe puntea de la prova, aruncând iar și iar undița, ne obosind niciodată. În mod inevitabil. Khamees prindea cel mai mult pește, chiar când alții nu izbuteau să aibă în undiță nici măcar un peștișor. Dacă cineva zărea vreo doradă și îl striga pe Khamees, el sărea imediat în picioare și în salturi mari ajungea pe punte, își desfășura undița și chiar de ar fi fost un singur pește, el îl prindea și-l trăgea la bord în uralele celorlalți.

Pescuitul de seară al tonului era foarte regulat, ceea ce mi se părea curios. În fiecare seară avea loc la aceeași oră, iar peștii erau aproape întotdeauna de aceeași mărime. Regularitatea acestui pescuit o găseam uimitoare, căci *Sohar* naviga acum câte 40—60 mile pe zi, folosind primele vânturi favorabile. Și totuși în fiecare seară găseam lângă noi toni. Atunci am început să observăm un fenomen. Singular. Nava părea că se mișcă înconjurată de propriul ei banc enorm de pești, care se afla mereu acolo. Dacă *Sohar* rămânea vreo zi în pană fără vânt, sau prindea un vânt bun și înainta vreo 70 mile în douăzeci și patru de ore, peștele era în aceeași poziție lângă navă. Și am mai observat ceva ciudat — bancul se afla mereu în fața lui *Sohar,* niciodată la pupa. Aceasta am aflat-o datorită păsărilor. Ziua, întotdeauna, un stol de păsări ne dădea târcoale, zburând după pește în fața navei. Uneori pescărușii aceștia se separau în două sau trei stoluri mai mici și fiecare din stoluri vâna bancuri individuale de pești. Dar întotdeauna vânau la prova. Chiar când bancurile de pești se cufundau sau se dispersau temporar, iar pescărușii trebuiau să zboare mai sus pentru a puteți privi în jos de la o altitudine mai mare și pentru a aștepta ca peștele să reapară, păsările rămâneau de strajă în fața lui *Sohar,* sau la distanță de partea laterală a navei.

Noaptea se petrecea ceva la fel de curios: pe măsură ce se lăsa amurgul, bancul de pești se apropia de navă. Era exact momentul când omanii începeau să pescuiască, când peștii se hrăneau și veneau lângă undițe. Apoi, timp de vreo oră, prindeam pește suficient pentru masa de seară și pentru dejunul de a doua zi. Când se crăpa de ziuă peștele dispărea, înotând înaintea navei. Astfel, în timpul nopții, dacă ne aplecam peste balustradă și aprindeam o lanternă foarte puternică, îndreptând-o spre apă, aveam un spectacol uimitor. În raza de lumină vedeam mii și mii de pești înghesuiți în jurul navei, toți înotând parale], în același tempo, fie că *Sohar* înainta cu două noduri sau cu șapte. Era o priveliște ciudată. Peștii erau mici, de la vreo 15 până la 30 și ceva de centimetri și nu am putut identifica speciile. Dar se vedeau imens de mulți, iar dacă ridicam lanterna mai sus, îndreptând raza mai departe de coca, ni se părea că peștii din șirurile mai îndepărtate erau mai mari decât cei aproape de noi și de o specie diferită. Aveam impresia clară că *Sohar* înaintează într-o masă de pești vii, din care cei mai mici erau foarte aproape de coca, iar cei mai mari, peștii de pradă, în marginea cea mai îndepărtată.

Iată un fenomen pe care nu-l mai întâlnisem până atunci, iar oceanologii de pe *Sohar* nu l-au putut explica. Ei au sugerat că era posibil ca *Sohar* să fi reprezentat pentru pești un punct fix în ocean, un punct de referință care putea să prezinte vreo legătură cu felul de comportare a bancului lor. Sau s-ar mai fi putut ca nava să fi atras o comunitate independentă, cu pești mici care se hrăneau cu buruienile

și crustaceele prinse de coca lui *Sohar,* iar peștii mai mari hrănindu-se cu cei mici și așa mai departe, *Sohar* devenind centrul unui întreg lanț de hrană a animalelor. Bineînțeles că nu puteam fi siguri dacă peștii erau aceiași tot timpul. Era posibil ca și alți pești să se alăture bancului, iar unii să-l părăsească. Dar pentru următoarele 15 zile un fapt a fost de reținut: escorta de pești a lui *Sohar* a călătorit cu nava aproape 400 mile. Un mister al mării care nu și-a găsit nicio explicație.

„Căpitane! Căpitane!“ Un strigăt a răsunat prin bocaport, trezindu-mă. Am sărit din cușetă. Era ora cea mai sumbră a nopții, puțin înainte de revărsatul zorilor. Strigătul venea de la veghea de bord, Khamees Poliție. Clopotul de alarmă bătea furios. Am pus mâna pe o torță și am dat fuga pe scară spre punte, unde l-am găsit pe Terry la cârmă, uitându-se cu gura căscată la verga arborelui principal. Urmărindu-i privirea, am văzut negru înaintea ochilor. Verga, înaltă de 24 m, se rupsese în două și atârna ca o aripă frântă, o bucată de vreo 9 m bălăbănindu-se periculos, susținută numai de pânză velei, restul velei principale fiind înfășurat în jurul catargului într-o adevărată încurcătură de pânză și parâme. De câte ori nava avea ruliu, verga ruptă trecea amenințător peste punte, gata să mutileze pe oricine i-ar fi ieșit în cale.

Chiar când priveam în sus printre picăturile de ploaie, încercând să evaluez întinderea pagubei, am auzit. O lovitură înfundată, oribilă, urmată de un strigăt întretăiat venind de la prova, ca și cum cineva și-ar fi dat sufletul. S-au auzit strigăte de „Doctor! Doctor!” și din beznă și-a făcut apariția Khamees Poliție, purtat pe jumătate, de-a lungul punții, de către doi oameni. Khamees arăta îngrozitor. Era alb ca varul și își ținea mâna într-o parte, tușind foarte tare, o tuse care-l zdruncina din cap până în picioare. „Vreo coastă ruptă, m-am gândit amărât, unul din oamenii mei cei mai buni scos din circulație și în același timp verga principală ruptă.” Khamees Poliție a fost întins pe una din lădițele de la bord, iar Nick Hollis a început să se ocupe de el.

— Toți ceilalți, în afară de omani, la puntea de la pupa! am strigat pe măsură ce echipajul se aduna la bord.

Toți au fugit la locurile lor, așteptând ordine. Lucrul cel mai important acum era să dăm jos cât mai repede verga stricată, fără să mai rupem ceva din arboradă sau să mai pricinuim alte răniri.

— Peter! Dick! Terry! Controlați capătul vergii dinspre pupa, când vine jos, am strigat eu.

Cei trei au alergat la balustrada de la tribord pentru a descurca parâmele care reglau capătul superior al vergii ciopârțite.

— Jos! încet jos! Le-am strigat omanilor.

Jumail și Saleh descurcaseră părțile căzute din funga principală și se uitau la mine, așteptând să le cer să o fileze.

— Jos! Coborâți-o cu multă grijă!

Au derulat parâma masivă, groasă de 20 cm. Iar verga lovită a început să alunece în jos pe catarg, vela principală, imensă, căzând sub ea.

— Încetișor, încetișor. Eid! Abdullah! Straiurile arborelui mare la babord.

Ei s-au grăbit să aranjeze velatura. Așa încât verga să alunece în jos, fără să se încurce în nimic.

— Musalam! Khamees Marină! Apucați capătul rupt. Fiți atenţi. Aveți grijă, puneți în jur o parâma.

Cei doi bărbați au apucat căpătui rupt al vergii, care pentru o clipă a amenințat că-i va lovi de parapet. Dar atunci Abdullah, Jumah și Eid au sărit în ajutorul lor.

— Opriți, n-o mai coborâți. Țineți-o. Să treacă mai mulți oameni în partea ruptă, scoateți-o în exteriorul navei! Unu, doi, trei, virați!

Și împingând cu toată forța, zece oameni au reușit să tragă capătul rupt peste partea laterală a navei, așa încât să se poată îndoi înapoi fără să producă vreun rău» în timp ce verga principală venea jos. La o distantă de vreo trei metri de bord verga s-a blocat; mareei masă de pânză uda îi oprise coborârea.

— Desfaceți vela!

Și de data aceasta, tot părintele echipajului, experimentatul Jumah, a fost cel care, cât ai clipi din ochi, aici sus. El s-a cățărat pe funga principală atârnând cu capul în jos, a trecut, e verga principală ca o pisică și a ajuns la troța vergii lângă catarg. S-a așezat acolo și a început să desfacă foarte repede legăturile velei. Mi-am îndreptat atenția spre pupa. Agățat de capătul dinspre pupa al vergii care ieșea afară pe o distanță de 1.80 m deasupra apei întunecate, era Terry. Cu picioarele încolăcite în jurul vergii, se ținea cu o mână, iar cu un cuțit în cealaltă tăia furios legăturile velei. Orice clipă era periculoasă. Vântul sufla cu o forță constantă de 5 sau 6, iar vela stricată flutura amenințător. Cu fiecare ruliu al navei parâmele încurcate alunecau și se mișcau în mod periculos. Simetria perfectă a vergilor și a velaturii nu mai era acum decât un talmeș-balmeș de material lemnos rupt și parâme căzute. *Sohar* fusese grav atinsă.

Acum Tim Readman și-a tăiat drum agățându-se de suprafața moale a velei principale, ţinându-se de bucăți de pânză. Până când a ajuns să atârne sub capătul rupt al vergii, la aproximativ 4 metri deasupra punții. Cu cuțitul a început să taie ultimele legături ale velei, până când a rămas numai una. A tăiat-o și pe aceasta și s-a prăbușit în mod spectaculos într-o învălmășeală de pânză de vele.

— Ești teafăr? am strigat eu îngrijorat.

— Perfect, răspunse el, în timp ce capul lui ciufulit ieșea dintr-un morman de parâme ude.

— Bine. Strângeți parâmele și toată lumea să ducă vela sub punte. Vreau ca verga principală să fie dată jos și amarată.

încă zece minute de muncă în echipă și avaria avea să fie stăpânită. Era momentul să răsuflăm puțin.

— Toată lumea să bea o ceașcă de ceai și să se relaxeze. O să examinăm stricăciunile la lumina zilei.

Un revărsat de zori umed și mohorât ne-a arătat cât de mari erau avariile suferite de *Sohar*. Verga arborelui principal fusese distrusă. O schimbare bruscă în direcția vântului mascase vela principala și făcuse ca întreaga greutate a pânzei să apese asupra catargului. Din fericire catargul rezistase la acest efort, dar presiunea rupsese verga principală — o grindă de lemn masivă, groasă de treizeci și ceva de centimetri, aleasă din lemnul cel mai bun pentru nave — ca și cum ar fi fost o crenguță fragilă. *Sohar* a fost schilodită, întocmai cum un măcelar ar fi rupt osul piciorului unui pui răsucindu-l în articulație. Acum capătul rupt lăsa să se vadă în lumina zorilor crăpăturile proaspete ale lemnului. Pentru moment mă întrebam în sinea mea dacă va fi posibil să reparăm verga, punând la un loc părțile rupte cu ajutorul unui șplint suplimentar din lemn. Dar munca avea să fie grea și de lungă durată, executată la bordul unei nave supuse ruliului și nu exista nicio garanție că reparația va fi destul de rezistentă pentru a suporta vela principală de dimensiuni atât de mari. M-am uitat la lungimea vergii rupte și mi s-a părut că-mi era vag cunoscută.

— Dick și Andrew, măsurați, vă rog, cea mai lungă bucată de lemn care mai există și spuneți-mi câți metri are.

— 14,7 m, am primit răspunsul câteva minute mai târziu.

— Excelent, curățăm capătul rupt al vergii și echipăm temporar nava cu vela artimon de rezervă pe care o ridicăm pe partea salvată a vergii. Are aproape dimensiunea exactă.

Peter Dobbs și Tim Readman s-au apucat de lucru cu ferăstrăul și dalta pentru a netezi capătul rupt al vergii. Când au fost gata, omanii au petrecut o oră reechilibrând cu multă grijă verga scurtată, așa încât să atârne cum le plăcea. Apoi a fost legată vela, au fost desfăcute straiurile și fungile și puse cu grijă la locurile lor și în sunetele cântecului nostru de lucru, întreaga echipă a ridicat verga improvizată pe arbore. Ne-am uitat pentru a-i aprecia eficacitatea; în mod surprinzător nava nu părea aproape deloc schimbată. În ciuda combinației curioase de a avea o velă foc și două vele artimon, velatura lui *Sohar* arăta îngrijită și pusă la punct. Pânzele s-au umflat în mod îmbucurător și, cu toate că viteza fusese redusă cu o treime, *Sohar* se mișca cu vioiciune prin apă. Pe la vremea prânzului, la mai puțin de șapte ore de la ruperea vergii, nava se îndrepta din nou către Sumatra și din nou echipajul își dovedise competența.

M-am reîntors la calculele mele privind viteza și distanța. *Sohar*

avea acum de parcurs 450 de mile în linie directă până la acostarea în Sumatra și nu ne mai rămăsese mangal decât pentru cinci zile.

Mă îndoiam că mangalul avea să ne ajungă și mă gândeam că în curând vom fi obligați probabil să ne mulțumim cu hrană rece. Singura noastră consolare era că acum nu mai exista pericolul de a rămâne fără hrană și apă. În ultimele trei zile reușisem să strângem aproape o sută de litri de apă, iar cisternele cu apă ale navei conțineau acum o rezervă pentru trei săptămâni. De asemenea omanii prindeau încă cu undițele cam vreo două treimi din consumul nostru zilnic de alimente, și o duceam foarte bine cu o hrană de bază constituită din orez, curmale și pește. Pe scurt, Expediția Sindbad ajunsese să se împace cu marea.

Obținusem un echilibru prețios, ceea ce reprezenta o realizare importantă. Lecția vergii rupte ne arătase că puteam să ne îngrijim de noi înșine în ciuda unei întâmplări nefericite, iar cu o navă bine pusă la punct și cu o mulțime de parâme și pânză pentru vele în magazia de materiale de pe punte eram în stare să ne descurcăm și să scăpăm dintr-o situație primejdioasă majoră.

În timpul celor patru luni pe mare ajunsesem să înțelegem necesitățile de zi cu zi ale navei, recunoșteam semnele pe care trebuia să le urmărim cu privirea sau cu auzul pentru a ști ce reparații erau necesare. Știam părțile care aveau tendință să se destrame sau să se uzeze și trebuiau înlocuite în mod regulat. Înțelesesem acum care era metoda cea mai bună pentru a aranja parâmele, regla velele și compensa cârmă, așa încât să navigam bine. Când vântul își schimba direcția și trebuia să facem voltă, nu mai aveam nicio problemă, nicio bătaie de cap; fiecare om își știa locul și obligațiile și sarcina era îndeplinită în liniște. Nici chiar ploile torențiale din timpul nopții nu ne deranjau. La primii stropi de ploaie care cădeau, cartul desfăcea acoperămintele de pânză peste bocaporturi, stingea lămpile de la bord și își punea haina de vreme rea. Sub punte, în interiorul navei, oamenii de veghe care nu erau de serviciu strângeau toate obiectele ce ar fi putut fi stricate de umezeală și își făceau mici corturi și adăposturi pentru a îndepărta inevitabilele șuvoaie de apă care pătrundeau printre crăpăturile pardoselii de lemn a punții uscate de soare. Vreo oră sau două ploaia putea fi auzită bătând pe bocaporturi, urmată apoi de binecuvântata ușurare adusă de aerul proaspăt care pătrundea jos sub punte când ploaia se termina, iar acoperămintele de pe bocaporturi erau ridicate: Numai duhoarea de sub punte o suportam greu. Era o combinație înăbușitoare de gaz din santină, aer viciat și nenumărate miasme de parâme, mâncare, corpuri omenești, provizii și materiale de bord. Valul de aer cald, puturos care se ridica spre punte imediat ce se descopereau bocaporturile era suficient pentru a-l face pe cart să se înăbușe: era un miros de vegetație în

putrefacție.

Nu era de mirare deci că petreceam nouăzeci la sută din viața noastră zilnică pe punte în aerul deschis, departe de limitarea sufocantă a cocii. Lucram pe punte, ne relaxam și dormeam pe scânduri sub cerul nopții oricând puteam. Și trăind așa afară, ajunsesem să ne armonizăm și mai mult cu marea din jurul nostru. Începusem să percepem modificările subtile ale culorii apei, forma și dimensiunile valurilor, să simțim oceanul. Ne dădeam seama de schimbările care se produceau în formația stolurilor de păsări, tovarășele noastre permanente, și observam dacă zburau sus sau jos, dacă se despărțeau în mici grupuri sau se roteau în masă. Remarcam sosirea unor noi soiuri, ca pescărușii și păsări tropicale, care se alăturau pescărușilor obișnuiți. Și reacționam aproape cu aceeași excitare ca și ele când era vreo agitație în apa mării și o balenă de 9—12 m lungime apărea din adâncuri pentru a urmări peștii care înotau la suprafață, făcând păsările acvatice să scoată țipete ascuțite și să fie cuprinse de un adevărat delir.

Deveneam prelungiri virtuale ale navei, receptivi la mișcările și stările ei. Când *Sohar* se înclina dintr-un bord în altul, rămânând în pană într-un interval de vânturi ușoare, trândăveam și noi și dormitam. Dar când vântul se întețea și nava o pornea repede despicând apa, răspundeam la fel: o anumită activitate și agitație păreau că domnesc la bord. Încercam o emoție stăpânită la gândul că încă câteva mile din drum aveau să treacă pe sub chila ei. Și uneori, *Sohar* ne răsplătea chiar foarte bine: când un vânt cu o forță moderată de 4 sau 5 bătea în pupa, nava părea că pornește ca un tren expres. Chiar și cu vela improvizată, lua viteză încetișor până când ajungea la 6, 7 noduri și atunci alerga sigură, parcurgând milele care ne separau de locul nostru de acostare, tăindu-și drum prin mare ca și cum ar fi fost într-o albie bine formată.

în asemenea momente, omanii în special erau bine dispuși, vorbeau și râdeau, aduceau mici îmbunătățiri velelor și își aruncau inevitabilele lor undițe. De mult timp renunțasem să mai stărui ca Saleh și Eid să poarte centuri de siguranță când se cățărau sus. De câte ori vreo velă sau o parâma se încurcau, ei se urcau repede pe greement, total netulburați de riscul de a cădea de la o înălțime de 15 m pe punte și foarte curând europenii le-au urmat exemplul. Peter, cel mai atletic dintre noi toți, putea fi văzut cocoțat pe arborele principal, lucrând mulțumit împreună cu Eid, o piele neagră lângă una bronzată, amândoi cu pânze în jurul șoldurilor și cu turbane, fără a fi deloc preocupați de golul de sub ei. Am învățat de asemenea că era posibil să măsori forța vântului și condiția navei prin volumul zgomotului pe care marinarii din Oman îl produceau în timp ce lucrau. Dacă își transmiteau, strigând veseli, anumite instrucțiuni privind nava, atunci

totul era în regulă și *Sohar* naviga liniștit. Dar când strigătele erau scurte, staccato, însemna că se pornește vântul. Iar dacă marinarii rămâneau tăcuți, știam că aşteaptă să decidă căpitanul lor ceea ce trebuia îndeplinit.

Noaptea, când vântul și ploaia răbufneau peste nava întunecată, omanii se mișcau repede de la bocaporturi, asemenea unor spiriduși și începeau cu anticipație să se foiască și să producă tot felul de zgomote, să-și tragă pânzele din jurul șoldurilor, bucurându-se de activitatea lor. Când totul se termina și furtuna trecuse, lăsând puntea strălucind de apă și fiecare era murat până la piele din cauza revărsării ploii, își pregăteau bucuroși „specialitatea pentru vreme umedă", o bulă lipicioasă din vreo 8 kilograme de curmale prefăcute într-o pastă cu ulei de gătit, încălzită într-o tigaie și parfumată cu o imensă cantitate de usturoi crud. Din această pastă luau cu degetele cocoloașe grase, alunecoase, pe care le înghițeau. Spuneau că era metoda cea mai bună să-și încălzească trupurile după ploaia rece, iar eu eram de acord. Acei europeni care nu suportau amestecul dulce, gras și lipicios sufereau. Dacă între timp se abătea o altă răpăială de ploaie, iar acoperămintele erau lăsate pe bocaporturi, mirosul puternic și neplăcut de usturoi îneca sub punte până și duhoarea din santină emanată de gaz.

Extraordinara noastră escortă de pești își manifesta prezența și când nava rămânea în pană fără vânt. Suprafețe de apă în jurul nostru erau pline de peștișori care săreau, înotau sau treceau pe sub chila staționară, probabil în timp ce se hrăneau cu alți pești și mai mici. Când ne duceam să înotăm sau ne cufundam sub chila neclintită găseam în umbra lui *Sohar* o colonie completă de vietăți marine, în jurul cârmei se mișca în mod constant un grup de pești pilot. Într-o crăpătură aproape de pupa se instalase un nou pasager clandestin, un alt crab. Îl puteam vedea strecurându-se de-a lungul chilei pentru a-și aduna rația zilnică de hrană, sau, câteodată, foarte îndrăzneț, se arunca în apă pentru a înhăța vreo bucățică plutitoare și apoi se întorcea și înota cu disperare înapoi la micul lui sălaș, întotdeauna găseam pești remora, vietăți blânde, de culoare cenușie verzuie, cu ventuzele lor caracteristice pe cap, semănând cu tălpile canelate ale pantofilor de tenis. Din când în când acești pești se lipeau de chila lui *Sohar,* așa că erau trași de navă, ceea ce făcea ca pescarii omani să fie exasperați. Dacă vreun pește remora înhăța momeala lor, se cufunda sub chilă, la loc sigur și se lipea acolo cu toată forța. Pescarul plin de speranțe își imagina că trăgea o captură splendidă și tot trăgea vârtos, smucind parâma până când reușea să aducă prada la bord și atunci se trezea cu un remora de dimensiuni foarte modeste. Tehnica doctorului era mai eficientă. El se instala la pupa cu un harpon în mână și lovea peștele drept în cap până când aveam destul pentru micul dejun.

De vreo două ori am observat că bancul de pește din jurul lui *Sohar* a fost cuprins de o adevărată agitație. De fiecare dată am fost avertizați de stolurile de păsări. Păsările vedeau sosind pești de pradă mai mari și atunci începeau să zboare agitate și să scoată strigăte. Apoi se grupau și zburau foarte repede la o oarecare distanță de navă. Sub ele apăreau valuri de spumă albă, unde pești de dimensiuni mai mari săreau din apă. Pe măsură ce *Sohar* naviga mai aproape, am putut distinge că acei pești erau toni foarte mari, diferite specii, cu sutele, ce se azvârleau mult deasupra suprafeței mării și apoi cădeau cu un plescăit. Alți pești veneau orizontal peste crestele valurilor, alunecând de pe creasta unui val pe cealaltă. Un pește splendid, un albacore lung de vreun metru și ceva a trecut asemenea unei torpile prin fața provei lui *Sohar,* corpul său argintiu strălucind în razele soarelui în timp ce se deplasa prin apă cu mare forță. După câteva minute am văzut și motivul acestei activități frenetice. În spatele acelui pește, au apărut țâșnituri de apă și aripioarele delfinilor, un mare banc, vreo cincizeci de vietăți care umblau să prindă toni. Delfinii se aranjaseră într-un arc ce se întindea pe un front de vreo două mile poate, și ei își mânau victimele ca niște câini. De stână care duc vitele la păscut.

Centrul arcului era chiar *Sohar* și puteam vedea că delfinii alungau peștii într-un spațiu mărginit, în fața noastră. Și de o parte și de alta a lui *Sohar* se ridicau și se lăsau spatele delfinilor, în timp ce-și împingeau neîncetat prada spre locul de ucidere, și cum se apropiau de noi auzeam chiar răsuflarea lor fluierătoare. Vedeam apărând delfin după delfin, unii singuri, dar de obicei formații de câte trei-patru animale, lucrând la unison și împrăștiindu-se pentru a acoperi fiecare porțiune unde erau minați peștii. Pe măsură ce arcul delfinilor se strângea, tonii deveneau mai disperați și se repezeau cu iuțeală în toate direcțiile, fără a mai ține seama de nava care plutea printre ei. În cele din urmă delfinii și-au încheiat manevra de alimentare. Arcul s-a restrâns până când dintr-o dată se părea că în jurul nostru erau numai delfini. Apoi cercul de vânătoare s-a desfăcut și doar câte un delfin înota în jurul nostru și pe sub navă, urmărind ultimele victime.

Mai erau și alții care umblau după toni. O ambarcație coreană de pescuit toni, ruginită și uzată, își tăia drum pe lângă noi în lumina dimineții; echipajul se adunase la pupa și se uita cu gura căscată la corabia arabă care naviga în aceste ape. În noaptea de 13 aprilie am văzut luminile câtorva nave costiere mici și am știut că nu puteam să fim prea departe de uscat. Vântul sufla acum în mod constant în favoarea noastră, iar *Sohar* se apropia rapid de obiectivul ei, capul de nord al Sumatrei și intrarea în strâmtoarea Malacca.

Două zile mai târziu intram pe drumul de navigație principal, o experiență înspăimântătoare. La un moment dat navigam liniștit spre

un șir de petroliere și nave portcontainere care se îndreptau spre strâmtoarea Malacca. Adia o briză ușoară și abia înaintam. Pe drumul nostru erau nouă sau zece vase care înspumau apa. Apoi o masă de nori de furtună a acoperit cerul, o rafală de vânt a trecut peste *Sohar* și nava a intrat în derivă datorită valurilor, îndreptându-se prin întuneric direct în calea vaselor, asemenea unui pieton orb pășind pe o autostradă în timpul unei furtuni cu ploaie. A fost un moment sinistru. Priveam cercetător prin perdeaua de ploaie înșelătoare, căutând să detectăm conturul formelor cenușii ale petrolierelor mișcându-se prin aversă ca niște forțe inexorabile care distrug totul în calea lor. Cu aranjamentul velelor noastre greu manevrabile aveam foarte puține șanse să ne putem feri din calea acestor nave monstruoase, dacă ar apărea vreuna dintr-o dată din beznă. De două ori am văzut umbra întunecată a unei nave mari care brăzda valurile pe lângă noi, habar neavând de prezența noastră. Cine s-ar fi putut aștepta să întâlnească o navă cu pânze aici, la intrarea în strâmtoarea Malacca, iar corabia noastră din lemn ar fi produs un semn slab și de neexplicat pe ecranul radar al vaselor de comerț. Așa că am navigat pe *Sohar* cu viteza maximă, păstrând unghiul corect față de direcția vaselor mari pentru a putea traversa drumul de navigație cât mai repede posibil. Trei ore mai târziu nu mai eram în calea navelor mari și, cum apăruseră stelele în acea seară, am măsurat înălțimea unei stele pentru a putea determina poziția noastră. Am descoperit că un nou curent ne împinsese puțin prea mult spre nord, așa că urma să navigam sub vânt spre punctul de acostare ales de noi, insula Sabang, aflată la vreo 10 mile depărtare de Sumatra.

A doua zi dimineață am văzut distinct la orizont în razele soarelui o serie de movile întunecate, probabil contururile insulei Sabang și ale insulelor din jur și munții de pe insula principală. Se părea că eram într-o poziție bună pentru a ne apropia de uscat, da, distanțele erau înșelătoare. Sumatra este a cincea mare insulă din lume și tot ce e legat de Sumatra este la o scară uriașă. Insula aflată direct în fața noastră, care părea nesemnificativă, se ridica de fapt la o înălțime de 600 de metri, iar micul deal de pe uscat era un vârf de 1800 m. Așa că ceea ce la prima vedere părea să fie o distanță pe mare de 15 mile între *Sohar* și Sumatra era de fapt o depărtare de 40 mile și aceste 40 mile deveniseră o prăpastie. Din nou vântul încetase să mai sufle și *Sohar* rămăsese în pană. Parcă natura ar fi dorit să ne amintească cât de total dependenți eram de ea.

încă alte trei zile *Sohar* a fost supus derivei curentului. Mișcându-se în loc, neputincioasă, fără vânt și cu uscatul nu departe, ca să ne chinuiască că nu-l puteam atinge. Am mai prins pește, ne-am raționalizat apa și am așteptat răbdători. Rezolvasem chiar și problema combustibilului pentru gătit, deși ultimul mangal fusese de

mult ars. Aici la intrarea în strâmtoarea Malacca pluteau bucăți de lemn, bușteni, crengi și rădăcini de copaci din marile păduri ale Sumatrei. Cei mai buni înotători ai noștri s-au dus după rămășițele acestea care pluteau, le-au legat cu parâme ușoare și le-am tras apoi la bord. Am pus lemnul la uscat la soare și în curând ne-am pregătit mesele cu el. Cu apa de ploaie, cu peștele proaspăt și cu lemnul de pe apă ajunsesem în cele din urmă să ne bizuim pe propriile noastre forțe. Așa că atunci când *Sohar* a intrat în port la Sabang cu ajutorul prietenesc al unui iaht de croazieră numit *Regina Johane,* deși fusesem 57 de zile în larg am sosit cu cisternele pline cu apă, cu lemn din. Belșug pentru gătit și cu carne de rechin sărată suficientă pentru două luni. Ca să ne reamintească în mod plăcut de calendar, *Regina Johane* ne-a trimis la bord un dar încântător: un chec făcut în casă și ouă de ciocolată. Era în lunea Paștelui.

„Când cineva a traversat marea… există unele insule locuite de niște oameni numiți langa, care nu vorbesc deloc nicio limbă, nu au îmbrăcăminte și poartă bărbi rare. Între ei nu se văd femei. Ei schimbă chihlimbar pentru bucăți de fier. Le ies în cale negustorilor, cu bărcile lor, în afara insulei, aducând nuci de cocos. Au un vin alb de palmier. Când îl bei (proaspăt) e dulce ca mierea. Dacă-l lași o zi devine o băutură amețitoare. După mai multe zile se face amar. Băștinașii îl dau pe fier. Schimburile se fac prin semne cu mâna. Sunt înotători foarte buni. Reușesc să fure fier de la negustori, fără a le da nimic în schimb…"

Iată cum descria geograful arab Ibn Al Fakih insulele unde navele arabe se opreau pentru a se alimenta după ce traversau Oceanul Indian. Insulele păzesc intrarea în strâmtoarea Malacca dinspre insulele Nicobar, la nord, spre insulele Pulau Weh și Pulau Breeueh la sud, în larg de coasta Sumatrei. Acestea sunt locuri ideale pentru aprovizionare cu hrană proaspătă și realimentarea cu provizii de apă, după o lungă traversadă din Sri Lanka și în secolul al X-lea insulele erau locuite de triburi băștinașe care trăiau de-a lungul coastei în pădurea virgină deasă. Arabii au numit una dintre insule Insula de Aur, identificată mai apoi cu insula Pulau Weh, în portul căreia, Sabang, sosise *Sohar*.

Am ancorat într-un golf minunat, înconjurat de dealuri abrupte acoperite de pădurici de cocotieri și întinse suprafețe de pădure. Într-un colț al golfului se afla orașul Sabang, un loc obișnuit cu o activitate utilitară și inevitabila colecție de antrepozite în spatele debarcaderului. Dar așezarea era superbă. Clădirile principale se înșiruiau pe o distanță mică, lăsând repede loc unor case mici cu un etaj, care marcau marginea drumului de-a lungul golfului. Aceste case erau îndreptate spre apă, iar coasta dealului fiind atât de abruptă, clădirile de pe partea din vale erau construite pe niște întărituri artificiale. De-a lungul locului de ancoraj unde se afla *Sohar* se vedea un sat de pescari, o îngrămădeală de căsuțe printre care curgea în golf un râu, iar pirogile și micile bărci ale pescarilor erau trase sus pe plaja de nisip. Locuitorii satului erau diferiți de toți ceilalți pe Care îi văzusem în această călătorie. Aveau chipuri de malaiezi, cu pomeții proeminenți, păr negru, ochi căprui și o piele cafenie frumoasă. Pe scurt, o înfățișare asiatică, și am simțit dintr-o dată că sosisem în Orient.

Populația din Sabang era în mare majoritate musulmană. Insula de Aur face parte din provincia Aceh, partea cea mai de nord a Indoneziei. Islamismul a fost îmbrățișat cu fervoare de către populația de aici. Sosirea navei arabe, având la bord marinari arabi adevărați, cu turbane și *dishdashauri,* a produs senzație. Când *Sohar* a acostat cu bordul la chei pentru a se aproviziona cu apă, pe debarcader se aflau o

mulțime de insulari holbându-se la marinarii din Oman. Oriunde s-au dus omanii în oraș au fost primiți în case și tratați cu o ospitalitate fascinantă. Primarul din Sabang a invitat întregul echipaj să asiste la ceremonia căsătoriei fiicei sale și ni s-a oferit un spectacol cu dansuri tradiționale locale. Dansatorii erau copii — fete delicate cu fuste lungi strimte și corsaje bine ajutate pe bust și cu eșarfe late și băieți care săreau în jurul lor, în pantaloni largi și veste scurte și cu pumnale care se legănau la brâu. Primarul ne-a explicat că era un dans războinic și, în timp ce priveam băieții care păreau că hăcuiesc aerul cu pumnalele lor, nu am putut să nu-mi amintesc că locuitorii din Aceh aveau reputația de a fi cei mai feroci pirați din Asia de Sud-Est.

Marinarii arabi din Evul Mediu priveau Sumatra cu un amestec de teamă și respect. Respectul lor se datora fertilității acestei imense insule și prosperității conducătorului său cel mai important, pe care-l numeau Miharaj, marele Maharajah. Regatul său se afla pe coasta de est a insulei, mărginind strâmtoarea Malacca și era un regat hindus. Arabii scriau că această așezare era atât de aglomerată, încât atunci când primul cocoș cânta în zori, cucurigul lui trezea cocoșii din satele din vecinătate, care îi răspundeau, iar sunetul era purtat din sat în sat pe o distanță de o sută de *parasangi*[16]. Maharajahul locuia într-un palat măreț, cu un bazin alimentat de maree. Ca un semn al bogăției sale, în fiecare dimineață Maharajahul arunca în bazin o bucată de aur de forma unei cărămizi, iar la moartea sa, aurul avea să fie recuperat și distribuit între membrii familiei regale pentru a onora lungimea domniei sale. Autorul aventurilor lui Sindbad Marinarul folosea titlul de Miharaj pentru a desemna oricare șef al unui regat îndepărtat care era extrem de bogat și puternic.

Dar calea pe mare până la regatul marelui Miharaj era presărată cu pericole. Dacă ridicau ancora din golful Bengal, navigatorii arabi se temeau să nu rămână în pană fără vânt în larg de insulele Andaman. Ei scriau că locuitorii din aceste insule erau o rasă urâtă de canibali cu părul creț, care prindeau marinarii, îi tăiau de vii și-i mâncau. Mai erau apoi canibalii de pe coasta Sumatrei, care se pare că au intrat și în aventurile lui Sindbad Marinarul. În a patra sa călătorie, Sindbad și tovarășii lui au naufragiat pe o insulă ciudată. Localnicii, spune povestea, au dus naufragiații în satul lor, unde le-au dat bieților oameni extenuați o mâncare aromată cu ierburi. Marinarii au înfulecat cu lăcomie mâncarea, dar Sindbad avea unele bănuieli și în pofida foamei lui nu s-a atins de mâncare. El a văzut cum tovarășii săi, în timp ce mâncau, și-au pierdut rațiunea și au început să-și dea ochii peste cap ca niște oameni în stare de letargie. Li se aducea din în ce mai multă hrană și ei mâncau lacom. În zilele următoare localnicii au continuat să așeze cantități enorme de mâncare în fața marinarilor și vizitatorii, care nu bănuiau nimic, au devenit grași și rotofei. Dar

Sindbad a continuat să refuze alimentele locale, pentru că observase că acestea conțineau un fel de droguri. Într-o zi, pe când cutreiera satul, a dat peste șeful tribului și oamenii lui care tocmai se ospătau cu carne de om și atunci și-a dat seama că acești băștinași îi îngrășau pe tovarășii lui pentru o ceremonie de canibali. Prea târziu pentru a-i mai putea salva din starea de drogare în care se aflau, Sindbad a fugit din sat și în timp ce fugea a trecut pe lângă un câmp unde aceștia, în patru labe, păștеau iarba ca niște vite grase păziți de văcari.

Se poate face o legătură între canibalii lui Sindbad și triburile din Sumatra care mâncau oameni deoarece despre canibalii lui Sindbad se spunea că întrebuințau droguri în mâncarea pe care o dădeau victimelor. În partea de nord a Sumatrei se folosește planta narcotică hașiș pentru a asezona mâncarea, de unde s-ar fi putut naște ideea victimelor amețite ale canibalilor, idee care a pătruns în folclorul arab, unde s-a amestecat cu relatări despre triburile mâncătoare de oameni din Sumatra, fie populația batak din partea de nord a insulei sau poate triburile războinice crude din insulele aflate de-a lungul coastei de vest. Aceste insule se găsesc chiar pe calea navelor arabe care se îndreptau spre portul Fansur, cunoscut mai târziu sub denumirea de Baroes. Aici, arabii cumpărau camfor de cea mai bună calitate, care constituia faima regiunii. Chinezii plăteau prețuri imense pentru camforul din Fansur când arabii îl aduceau la Canton și pentru a transporta această încărcătură prețioasă merita riscul de a cădea în mâinile canibalilor.

Insula Nias era una din cele mai temute; existența acesteia a fost menționată pentru prima oară în secolul al IX-lea de către un scriitor arab. Negustorul Sulayman scria în 851 că atunci când unul dintre insulari dorea să se căsătorească „… el nu poate să-și găsească o soție dacă nu-i aduce în mâini craniul unuia dintre dușmanii lor. Dacă a ucis doi dintre inamici, poate să se căsătorească cu două femei, dacă a reușit să ucidă cincizeci, poate să-și ia cincizeci de soții după numărul craniilor. Originea acestui obicei trebuie căutată în faptul că locuitorii insulei sunt înconjurați de dușmani. Cel care dovedește a avea curajul cel mai mare se bucură de stima cea mai înaltă.”

Și azi încă, Nias păstrează urme puternice ale unei extraordinare tradiții de luptători, care a lăsat o impresie atât de adâncă asupra primilor marinari arabi. Originea locuitorilor insulei Nias este învăluită în mister, dar se pare că ar putea avea legături cu triburile de pe dealurile din Burma și cu populația naga din India de Nord-Est. Nu se știe cum au ajuns să se stabilească în îndepărtata insulă Nias acoperită de junglă, pentru că oamenii de azi din Nias nu sunt marinari și arareori folosesc bărci, ci sunt fermieri și grădinari. Satele lor sunt totuși construite ca pentru război. Fiecare este situat pe vârful unui deal sau pe înălțimi ușor de apărat. Adesea vârful unui deal a

fost cu multă trudă nivelat, în așa fel încât să se obțină o suprafață plată pe care să se construiască.

Trăsătura principală a fiecărui sat este strada centrală lată, un drum larg pavat cu pietre mari, plate. Casele localnicilor se ridică de o parte și alta a lui, locuințe speciale construite pe trunchiuri masive de copaci bătuți în pământ ca niște piloni. Fiecare are o verandă cin lemn asemănătoare ca formă cu pupa unui galion spaniol. Se spune că au fost construite cu sclavi și desigur că au fost necesare eforturi imense pentru a se realiza geometria complicată a grinzilor și a trunchiurilor de copaci care se încrucișează în interior, sprijinind acoperișurile înalte, ascuțite, ale caselor șefilor care se ridică la o înălțime de 14 metri de la pământ. Nu există coșuri în exterior, așa că grinzile interioare s-au înnegrit în decursul timpului, iar când se aprind focurile pentru pregătit mâncarea, vârfurile impresionante ale acoperișurilor par că respiră un strat subțire de fum cenușiu. În afara caselor se găsesc blocuri mari de piatră de o culoare mohorâtă. Acestea servesc drept scaune, bănci, mese și estrade pentru vorbitori în timpul unor adunări ale locuitorilor satului. Multe dintre pietre au pe ele cioplite diferite modele geometrice, în timp ce altele sunt încrustate cu forme de animale mitologice, despre care se spune că ar fi spiritele protectoare care veghează asupra satului.

Casele de pe fiecare parte a străzii sunt legate între ele, așa încât în cazul unui atac al dușmanului apărătorii se pot mișca printre clădiri fără a fi expuși sulițelor și săgeților. Alte case ale satului sunt sus în vârful dealului, imposibil să fie capturate, dar această bună poziție defensivă le face incomode pentru locuitori. Femeile trebuie să coboare sute de trepte pentru a ajunge la fântânile de la marginea dealului și să urce înapoi încărcate cu tuburi de bambus pline cu apă. Aceeași călătorie laborioasă este întreprinsă dimineața și seara de bărbații care se duc la lucru la câmp sau la grădini, în ținutul de jos. Bărbații poartă imense săbii cu care altădată curățau pădurile și se apărau, iar dacă cineva întâlnește un grup de localnici porniți la o vânătoare de mistreți, aceștia oferă o priveliște feroce, înarmați cum sunt cu sulițe lungi de mai mulți metri, speciale pentru vânatul mistreților, fiecare armă având un capăt din metal ascuțit ca un brici, și numai privindu-l îți dai seama cât de eficient poate fi. Bărbații se luptă plini de curaj cu mistreții, iar la gât le atârnă coliere din colți de mistreț ca mărturie a vitejiei lor. Ei mai au și acum un dans războinic, care trebuie să fi fost născocit pentru a speria pe atacatori. Dansatorii poartă măști și costume ciudate căptușite cu fibre de nucă de cocos și împodobite cu colți de mistreț și se mișcă și execută bătăi complicate din picioare, făcând grimase, lovind cu sulițele în scuturile de război. Atacul și contraatacul și doborârea cât mai multor capete erau semne ale bărbăției. Pe ulița principală a fiecărui sat din Nias se află terenul

de pregătire a tinerilor războinici. Un zid din piatră înalt de aproape 4 metri reprezintă perimetrul defensiv al unui sat inamic. Unul câte unul tinerii o iau la goană pe uliță, pornind de la o piatră plasată astfel pentru a le da o traiectorie maximă și aruncă în modul cel mai spectaculos peste zid, pentru a ateriza pe picioare cu pumnalele gata de luptă.

Sumatra mai oferă o explicație bună și pentru o altă aventură a lui Sindbad, „Pățania cu Bătrânul om al mării". Așa cum se povestește în O *mie și una de nopți,* Sindbad a ajuns într-o țară unde exista o pădure frumoasă bogată în arbori fructiferi și flori. Acolo a dat peste un bătrân care stătea pe malul unui pârâiaș. Bătrânul nu vorbea, dar prin semne el a arătat că vroia să fie trecut de cealaltă parte a pârâului. Pentru a-i veni în ajutor, Sindbad a suit bătrânul pe umerii lui și a pornit prin apă spre malul opus. Dar când s-a lăsat în jos pentru ca bătrânul să coboare, acesta a refuzat și dintr-o dată și-a strâns picioarele în jurul gâtului lui Sindbad, până când Sindbad aproape a leșinat. Uitându-se la picioarele călărețului său, Sindbad a fost îngrozit, văzând că erau picioarele unei fiare, acoperite cu o piele aspră neagră. Această făptură ciudată a început să-l bată pe Sindbad în cap și pe spate, ca și cum ar fi fost un animal de povară și l-a forțat să umble prin pădure, purtându-și călărețul care se întindea să culeagă și să mănânce fructe sălbatice. Când Sindbad încerca să se odihnească sau să scape de chinuitorul lui, acesta îl lovea și-l aducea la ascultare. În cele din urmă, după zile întregi de suferință, Sindbad a pus câteva fructe sălbatice într-o tărtăcuță, le-a lăsat să fermenteze și a băut vinul obținut pentru a afla ușurare din starea neplăcută în care se afla. Văzându-l că-i place licoarea, călărețul i-a smuls-o din mână și a băut-o eL Cu șiretenie, Sindbad i-a dat făpturii alcool din ce în ce mai mult, până când s-a îmbătat și apoi s-a învârtit și s-a legănat, slăbind strângerea picioarelor din jurul gâtului său. Atunci Sindbad a căutat să profite și a aruncat jos bătrânul cherchelit. Și cum zăcea acolo neputincios, a luat un pietroi și i-a zdrobit creierii Bătrânului om al mării.

Această făptură ar fi putut fi imaginea pe care arabii o aveau despre urangutanul din Sumatra, ale cărui aspect și obiceiuri se potrivesc cu cele ale Bătrânului om al mării — înfățișarea unui bătrân zbârcit, pielea neagră și aspră de pe picioare, fructele adunate din copacii din pădure. Marinarii arabi povesteau despre tot felul de animale fenomenale din Sumatra, papagali cu multe culori care vorbeau ca și oamenii, rinoceri și poate tapiri. Urangutanul părea să fi fost o specie de oameni care nu grăiesc, nu mai exotici decât multe din triburile sălbatice. Și într-adevăr, băștinașii din Sumatra ar fi acceptat această concepție eronată. În satele din Sumatra urangutanul este și acum considerat ca un soi de om periculos, care trebuie evitat cu orice preț,

cu totul diferit de timida maimuță cunoscută de știința modernă.

XI STRÂMTOAREA MALACCA

Sohar a ridicat ancora din Sabang cu secțiunea centrala a vergii principale nouă-nouță. Echipajul a cutreierat pădurile din jur în căutarea copacului potrivit, l-a doborât, l-a tras la marginea golfului și i-a dat drumul pe apă, până la plajă. Acolo i s-a curățat scoarța și a fost apoi cioplit pentru a i se da forma necesară. Acum verga era ca și nouă când am pornit în strâmtoarea Malacca, pe care arabii o numeau Marea Selahit. Era a cincea din cele șapte mări de pe calea din Marea Arabiei spre China, iar când ajungeau aici, arabii treceau pe lângă regatul marelui Miharaj, pe partea dreaptă și portul Kala, poate Kedah-ul modern, care se afla pe stânga. Ei făceau comerț la Kala cu lemn prețios, cositor și fier, mai înainte de a transporta încărcăturile lor spre Marea Chinei. Fiind acum pe aceeași rută, am hotărât că era mai înțelept să-l ținem pe *Sohar* lângă coasta Sumatrei. În strâmtoarea Malacca este bine știut că vânturile sunt schimbătoare; ele pot sufla din toate direcțiile busolei, dar în lunile de vară predomină cele din sud și astfel *Sohar* ar fi avut un vânt potrivnic. Ascultător față de vânt, curentul este și el nefavorabil, fiind îndreptat către nord prin strâmtoare. Cea mai bună cale de a trece cu succes prin strâmtoare mi s-a părut că ar fi folosirea unei combinații a mareei, pământului și brizelor pentru a guverna nava către sud.

Astfel, *Sohar* a pornit într-o călătorie fascinantă, cu totul diferită de traversada lungă pe apa albastră pe care am făcut-o de la Sri Lanka până la Sumatra prin oceanul adânc. Acum navigam în apropierea coastei, aproape o întreagă parte din coasta luxuriantă a insulei tropicale. Am făcut un progres modest, constant, de 30 sau 50 de mile pe zi, în funcție de condiții. Adesea rămâneam în pană fără vânt sau dădeam peste un vânt și curent potrivnice. Atunci lăsam ancora de halaj la o adâncime de peste o sută de metri și staționam la ancoră până când mareea se schimba și vântul sufla în favoarea noastră. Am părăsit Sabang-ul la 7 mai, după o întârziere de ultimă clipă, când a trebuit să astupăm câteva spărturi din chila lui *Sohar*. Vasul navigase patru luni fără ca nimeni să se ocupe de partea de sub apă și, în mod inevitabil, lunga cursă peste Oceanul Indian, cu flexiunea permanentă a scândurilor în apă, a făcut să se producă mici crăpături între scânduri. Nu era deloc îngrijorător, dar era sâcâitor să trebuiască să tot pompezi apă din santină la trei sau patru ore. Problema principală părea să fie o crăpătură între chilă și prima scândură, fila de garbord. Așa că sulul de rezervă de la patul meu a fost desfăcut și umplutura de vată din interior a fost amestecată cu seu de oaie pentru a face un ghemotoc pe care scafandrii l-au introdus în crăpături pentru a împiedica scurgerea. Afluxul de apă s-a oprit foarte repede, iar singura mea îngrijorare era că prietenii clandestini ai lui *Sohar,* crabii

flămânzi, vor prinde gust pentru seul de oaie și se voi hrăni în mod regulat din ghemotoc.

La 14 mai parcursesem calea noastră de-a lungul coastei de nord a Sumatrei și intrasem în strâmtoare, menținându-ne în continuare aproape de mal. Lanțul impresionant de dealuri care fusese paralel cu noi lăsase acum locul unei zone de câmpie joasă mlăștinoasă și noaptea puteam vedea flăcările focurilor de pe terenurile cu petrol din Sumatra. Mici bărci pescărești cu motoare la bord porniseră repede din satele de pe coastă și își aruncau năvoadele în calea noastră. Pescarii azvârleau în apă mănunchiuri de frunze de palmier cu o greutate în ele, așteptau ca peștii curioși să se adune în jur și apoi îi încercuiau cu o plasă ușoară pentru a-i strânge. Adesea aceste mici bărci veneau să privească curios la spectacolul ciudat oferit de o navă cu pânze arabă tăindu-și drum încet prin aceste ape. Le-am făcut semn pescarilor să se apropie și în schimbul unei mici sume am cumpărat vreo 30—40 de pești pentru cina noastră.

Apa în strâmtoare era ca o supă caldă, groasă și bogată, colorată cu. Nămol adus de râurile care curgeau prin interiorul Sumatrei. Bușteni, palmieri dezrădăcinați și tot felul de rămășițe plutitoare erau purtate de curent. Vedeam frecvent grupuri de delfini care vânau. O balenă cenușie cu cocoașă a apărut într-o zi la suprafață, în dreapta noastră, pentru a privi mai de aproape nava silențioasă. Mai înainte de a se cufunda din nou într-un vârtej mare de apă opacă. O ciudată aripioară asemenea unei securi, foarte subțire și curbată, pe care nimeni nu a putut să o identifice, a tăiat apa în zigzag în jurul vasului timp de vreo două ore. Andrew a înregistrat mai multe apariții de șerpi de mare, iar Dick continua încă să socotească zilnic numărul de crustacee care se agățau de saula de siguranță. El ne-a anunțat că între 100 și 150 de noi larve se prindeau zilnic de funie, ceea ce, comparat cu cele zece sau douăzeci de larve din Oceanul Indian, era un exemplu foarte bun de ce apele bogate, calde din strâmtoarea Malacca sunt considerate a fi terenul de cultură original a multor specimene marine găsite în Oceanele Pacific și Indian.

Într-o după-masă, fotograful nostru, Richard, apăru pe punte cu un zmeu, pe care-și propunea să-l folosească < a să-și ridice aparatul deasupra navei pentru a lua fotografii aeriene lui *Sohar*. În timp ce el începu să-și pregătească zmeul, întregul echipaj s-a aranjat, liniștit în vârful picioarelor, pe partea opusă a copastiei, ca într-o galerie a spectatorilor, așteptând să înceapă distracția. Fără a-și da seama de publicul care-l urmărea, Richard a terminat de pregătit zmeul și s-a cocoțat în spălătorul de la tribord pe care și-l alesese ca suport de lansare. Vela de pe arborele artimon a dat prompt un semn de avertizare, tremurând și i-a zburat pălăria de paie pentru soare. Richard a dat din mâini cu disperare să-și prindă pălăria, dar dusă a

fost. Observatorii au lăsat să se audă un râs înfundat satisfăcut.

După aceea, Richard a legat de zmeu un ghem imens de sfoară care trebuie să fi conținut vreo jumătate de milă de fir subțire, rezistent, de nylon. El a legat sfoara de zmeu printr-un nod încâlcit care a adus zâmbete pe chipurile spectatorilor tăcuți. Apoi s-a ridicat în picioare, a învârtit zmeul peste balustrada navei, a tras de sfoară cu o smucitură și zmeul a început să zboare frumos. Dar Richard calculase greșit tăria vântului, care era mult mai puternic decât își imaginase el. Zmeul începuse să se înalțe cu viteză, trăgându-i foarte repede sfoara printre degete, ceea ce făcea să-i ardă pielea. A lăsat să se audă un strigăt de durere și a început un dans sălbatic, un fel de rumbă, în spălător, schimbând sfoara când într-o mână, când în cealaltă, încercând să o oprească să nu-i scape printre degete, dar fără succes. Pânză de la șale îi alunecase și aproape îi căzuse complet. Spectatorii se tăvăleau de râs. Ghemul imens a căzut pe o parte, luând-o razna pe puntea de la pupa, sărind și sfoara desfăşurându-se nebunește. Dansul lui Richard continua, de parcă era un titirez. În cele din urmă sfoara s-a desfășurat și spre satisfacția tuturor, Richard a descoperit că uitase să lege capătul sforii de ghem. Capătul liber i-a alunecat cu o mișcare rapidă printre degete, iar zmeul galben, un punct doar acum, plutea ușor pe cer deasupra lui *Sohar* spre Sumatra, în timp ce Richard privea în sus consternat.

Dar nu s-a dat bătut, căci avea un al doilea zmeu. S-a dus jos pentru a-l lua și de data asta a reapărut cu o pereche de mănuși din piele pentru a-și proteja mâinile. Acum, cu aceste mănuși, era ca Iepurele Alb din cartea *Alice în Țara Minunilor.* A dat din nou drumul zmeului și iată că a reușit. Zmeul a zburat în sus, stabil și sigur, mișcându-se deasupra navei. Cu un chip plin de o profundă satisfacție, Richard s-a dus să-și prindă aparatul de coarda zmeului. Pregătirea aparatului era o operație complicată. Mai întâi l-a învelit într-o pungă din plastic; apoi a pus punga într-un fel de ramă din lemn de balsa, și în cele din urmă a legat rama de un balon pentru a servi ca vestă de salvare, dacă întreaga născocire ar fi căzut în apă. Pentru a pune la punct toate aceste dichisuri i-a trebuit o jumătate de oră, iar când camera a fost gata pentru a fi trimisă sus, venise timpul să facem voltă.

— Richard, cred că e mai bine să aduci zmeul jos, am spus eu. Va trebui să facem voltă, iar verga arborelui artimon va încurca sforile zmeului. Poți să ridici zmeul mai târziu.

Richard s-a dus să se ocupe de zmeu, iar eu nici nu m-am mai gândit la asta.

Am început să facem voltă. Pe la jumătatea manevrelor noastre, îndreptându-mi privirea în sus spre locul unde zbura zmeul, am văzut spre uimirea mea că în loc să-l tragă înapoi, Richard îl adusese aproape de navă și-l lăsase să zboare la vreo 6 m în bordul de sub vânt

ai navei, unde acum era clar că avea să se încurce cu vela, în același moment și-a dat și Richard seama de greșeala lui. Cu un strigăt înăbușit, a fugit la sfoara zmeului și a încercat să o desfacă de parapet mai înainte ca vela să se miște. Evident, acum legase sfoara cu un nod care refuza cu îndărătnicie să se desfacă. Și-a scos mănușile și le-a aruncat pe punte. Nodul rămânea mai departe strâns. Acum vela începuse să facă o mișcare giratorie peste navă. Pentru a-și ușura munca, Richard a hotărât să taie ghemul de sfoară. A scotocit după cuțitaș, care de fapt îi atârna la brâu și a tăiat la întâmplare sfoara zmeului. A reușit să o taie, dar nu între mosor și nodul de la parapet, ci între nod și zmeu. Sfoara eliberată a alunecat mai departe pe punte, în timp ce al doilea zmeu scăpa în libertate.

Sohar naviga acum pe direcția vântului, așa că sfoara a fost târâtă pe toată lungimea punții, ceva mai repede decât se putea mișca Richard. El s-a poticnit pe punte în urma sforii, făcând mișcări inutile. Sfoara se învârtea, alunecând mai departe ca și cum i-ar fi făcut în ciudă lui Richard care nu putea să o prindă. Richard a ajuns la prova, mergând cu pași iuți și mărunți și s-a repezit să pună mâna pe ea, dar i-a scăpat, iar capătul s-a dus peste bord. Atunci, spre surprinderea tuturor, Richard s-a cățărat pe parapet, a aruncat o privire disperată în jur și cu picioarele și mâinile în aer a sărit peste bord după zmeu, căzând în apă pe burtă.

— Richard, vino înapoi!, am strigat. Aruncați-i o parâma. Aduceți-l înapoi la bord repede.

Nava aluneca prin apă. Trecuse chiar de Richard, care făcea în mod stângaci mișcări violente, aflându-se la nivelul părții centrale a navei. I s-a aruncat capătul unei parâme. S-a străduit să o prindă și a fost tras la bord cu apa șiroind pe ol. Stătea acolo foarte amărât, uitându-se cu atenție în jos după zmeul pierdut.

— Uite-l colo, a strigat cineva, arătând spre un corp de forma unui romb galben, plin de apă, plutind în calea lui *Sohar*.

— Andrew, tu ești înotătorul nostru cel mai bun, du-te jos după el. Dar leagă-l cu o parâma, nu încerca să înoți înapoi cu zmeul. Nu vei fi în stare.

Andrew a plonjat peste bord și o parâma ușoară a fost trasă după el. Câteva momente mai târziu pusesem din nou stăpânire pe jucăria lui Richard. Și-a primit-o bucuros, dar în ziua următoare, spre ușurarea noastră, zmeul a fost complet distrus, când a căzut în apă, în timp ce *Sohar* se deplasa cu 7 noduri, și s-a rupt în bucățele.

Cum navigam pe lângă coasta Sumatrei pentru a prinde orice adiere de vânt, am trăit momente emoționante. La mare distanță, în dreapta noastră, distingeam norii adunându-se deasupra munților îndepărtați ai platoului. Atmosferei purta în ea o căldură tropicală, apăsătoare, cu un suflu ușor de amenințare. Diminețile, de cele mai multe ori, eram

în pană fără vânt, iar mareea ne lovea mișcându-ne în loc, pe când nava staționa la ancoră. După prânz, pe măsură ce orele treceau, masa de aer instabil de deasupra Sumatrei se înfierbânta și nori uriași începeau să se ridice. Spre asfințit orizontul era pătat de nori pântecoși. Amenințători. Averse puternice tropicale băteau vijelios coastele munților, iar tunetele bubuiau peste mlaștini, devenind mai puternice și mai frecvente pe la sfârșitul după-mesei. Străfulgerări de lumini începuseră să joace peste munți, licărind uneori câteva secunde în spatele lor, așa încât crestele apăreau bine conturate, oferind privirilor siluete aspre. Apoi, chiar înainte de apus, vântul și ploaia ne-au ajuns. Am ridicat ancora, întreg echipajul o trăgea cântând și bătând din picioare de-a lungul punții pline de apă, cu hainele ude lipite de trup. Pe punte toți se agitau, se întindeau și se ajustau velele, apoi nava a început să despice apa.

Vijelia întunecată a nopții a trecut și totul s-a cufundat într-o beznă desăvârșită, în timp ce ploaia tropicală se revărsa șuierând. *Sohar* s-a avântat înainte, iar omul de veghe s-a încovoiat sub o prelată la prova, scrutând cu privirea întunericul, încercând să zărească contururile vreunei bărci pescărești sau linia brizanților costieri care marcau creasta bancului de mâl. În inima acestei furtuni, noi aveam să navigăm în cel mai incredibil peisaj, în timp ce fulgerele păreau că fac salturi și se răsfrâng în interiorul norilor. Linii zimțate loveau jos în mare lângă noi și cel mai impresionant era când uneori răbufneau deasupra capetelor noastre ca un tir de artilerie. Uneori descărcările electrice erau atât de aproape încât produceau un zgomot ca și cum cineva ar fi pocnit dintr-un bici uriaș, fulgerele țâșneau asemenea unor șrapnele, iar fragmente de electricitate statică zburau cu o viteză extraordinară vâjâind deasupra navei, așa încât aveai impresia că o rachetă fusese lansată peste punte.

Activitatea marinarului de veghe era vitală. *Sohar* se angajase pe drumul său, alergând de-a lungul coastei împinsă pe dedesubt de maree și în vele de vântul nopții. Coasta joasă, mlăștinoasă se înclina ușurel spre mare și aluviunile râului erau depozitate într-un adevărat labirint format din bancuri de nisip și de mâl pe care mareea le absorbea și le umfla în curenți și vârtejuri. Unele dintre bancurile de mâl nu erau reprezentate pe hartă pentru că își schimbau poziția rapid. Aveam foarte puțin timp pentru a putea manevra în jurul vreunui obstacol care ar fi apărut în cale și fiecare secundă de avertizare era vitală. Existau bancuri, bărci și năvoade pescărești puse în curentul mareei. Cele mai periculoase erau casele pescărești pe care sumatrienii le ridică pe bancurile de mâl, la depărtare de coastă. Acestea sunt construcții solide înălțate pe piloni groși, cu mult deasupra suprafeței mării și cu o trapă prin care sunt lăsate la apă năvoadele mari sau unde pescarii pot pune un șir de undițe. Pentru a

proteja pe locuitori de clima tropicală, pe vârful platformei se construiește de obicei un adăpost, ce poate fi de mărimea unei case mici. Din fericire, pescarii aprindeau lumini strălucitoare pentru a atrage peștele și acestea ne preveneau despre prezența lor. Dar nu era întotdeauna posibil să deosebești între luminile unor bărci pescărești și luminile care marcau un banc de mâl având pe el case pescărești.

Vigilența omului de veghe și reacțiile rapide ale serviciului de punte erau foarte importante. *Sohar* ar fi putut ajunge în mare viteză chiar pe linia de lumini. Când se întâmpla așa, șeful serviciului de cart mă chema și împreună trebuia să ne uităm cu atenție la luminile care se apropiau repede. Cum să procedăm, să trecem printre ele sau să le ocolim? Ce viteză avea mareea? Care era adâncimea apei? Dar deriva navei? Un întreg șuvoi de întrebări se întretăiau în mintea mea și apoi odată cu hotărârea a apărut și nevoia acționării cu iuțeală a mânuitorilor velelor. „Voltă!“ Se auzea zgomotul picioarelor care alergau pe punte, rapida molare a velelor, strigătul de *„Lessim! Lessim !* Slăbiți! Slăbiți!”, virarea vergii velei mari. Saleh sau Abdullah dădeau fuga în jurul copastiei să aducă vela mare în poziția ei nouă. Urma apoi scârțâitul produs de scripetele vergii velei mari, când se schimba poziția velei și strigăte de *„Yah Allah!”* când vela era bine întinsă.

Un strigăt final de *„Mawal!* Voltă!“ și *Sohar* se legala pe noul ei drum.

Felul în care am acționat acum a fost într-un contrast remarcabil față de modul cum bâjbâiam după plecarea noastră din Mascat cu un echipaj neștiutor. Acum puteam să facem voltă în zece minute într-un vânt puternic și în. Beznă. Daiașa stând lucrurile, adesea îmi tremura inima. Cea mai mică neatenție și *Sohar* s-ar fi putut face praf intrând într-o casă pescărească. Era suficient ca o parâmă să se înțepenească sau o velă să se prindă în jurul catargului și nava nu ar mai fi putut fi dirijată. Aceasta nu s-a întâmplat niciodată, dar am ajuns în mod îngrijorător de aproape de o casă pescărească. Adesea m-am întrebat ce-or fi crezut pescarii aceia din Sumatra când au văzut silueta fantomatică a lui *Sohar* învârtindu-se pe lângă ei. Din beznă s-a profilat pe cerul nopții o stranie formă a unei nave arabe *boom* cu imense vele triunghiulare, asemenea aripilor unui liliac, o navă silențioasă, cu excepția doar a scârțâitului parâmelor și a zgomotului produs de înaintarea prin apă. Văzând bompresul îndreptat ca o lance direct spre ei, pescarii trebuie să fi crezut că această ciudată apariție era gata pentru o ciocnire groaznică, până când, cu o scârțâire a scripeților, pânzele au început să se ridice și să facă o mișcare giratorie. Forma ambarcației a căpătat alte contururi când și-a schimbat drumul pentru a evita coliziunea, abătându-se de la direcţia normală. Și, după cum apăruse de neașteptat, tot așa a și dispărut în întunericul nopții. Era puțin probabil ca cei în viață să-și fi amintit de

vreun vas arab prin acele ape, așa că desigur a inspirat un sentiment de frică pescarilor din Sumatra.

Partea cea mai înșelătoare din strâmtoarea Malacca era canalul South Sands (Nisipurile de Sud), punctul de gâtuire a întregii strâmtori, unde apele de mică adâncime, atât dinspre Malaysia, cât și dinspre Sumatra formează între ele un canal îngust. Prin acesta trebuie să treacă toate vasele în susul sau în josul canalului și aici *Sohar* a fost obligată să renunțe la coasta Sumatrei și să se îndrepte spre coasta malaieză, căci altfel, dacă rămânea în partea Sumatrei, risca să fie prinsă în ape de mică adâncime și bancuri de mâl. Era o manevră pe care primii marinari arabi o priveau cu tot respectul, iar Ahmed Ibn Majid, maestrul navigator din Sur, atrăsese atenția asupra pericolelor din trecerea îngustă din South Sands încă din secolul al XV-lea. Și tocmai South Sands a fost singurul loc din întreaga călătorie spre China unde *Sohar* era să eșueze.

S-a întâmplat noaptea. Tocmai încercam să o luăm pieptiș prin gâtuitura strâmtorii, fiind foarte atenți pentru a evita navele mari, când vântul instabil a prins a sufla.

— Căpitane! Căpitane! Drum sud-vest! A strigat Khames. Poliție, care era șeful cartului și ținea cârmă atunci.

M-am gândit că drumul era greșit. Vrea să ne ducă peste nisipuri.

— Măsoară adâncimea!

Sonda de mână a coborât. Nu a mers decât puțin, apoi cârmaciul a scos un strigăt puternic:

— Patru stânjeni.

Vai de noi! Eram exact la capătul nisipurilor. Bancul cobora foarte abrupt de la marginea canalului. Dacă *Sohar* era prinsă acolo de o furtună, eram făcuți bucățele. Totul se petrecuse atât de repede, încât nu avusesem timp nici măcar să facem volță. Vântul își schimba direcția.

— Lăsați amândouă ancorele, am strigat.

Clipele păreau că abia se scurg. Cineva a alergat în față să desfacă legăturile ancorei. Nava și-a tăiat drum înainte în mod implacabil. Cârmă nu avea niciun efect. Vântul bătea acum drept din pupa, împingând pe *Sohar* chiar în marginea nisipului. Bâldâbâc! Părea că nu au trecut decât două secunde până când ancora a ajuns la fund și viteza lanțului a slăbit. Cablul ancorei a format un unghi ascuțit, rămânând înapoi, sub coca lui *Sohar,* în timp ca nava a fost împinsă de vânt înainte.

— Dați drumul ancorei principale.

Băieții se luptau să o desfacă. S-a auzit din nou un pleoscăit, și cea mai bună ancoră a noastră de prova, de vreo 170 kg, s-a dus în apă. Iar un zgomot de lanțuri care a durat un moment.

— Slăbește amândouă lanțurile împreună, ușurel, Dick. Măsoară

adâncimea cu sonda.

— Patru stânjeni… Patru stânjeni… Trei și jumătate.

— Leagă amândouă lanțurile.

Acum eram exact la marginea bancului de nisip.

— Dick, lasă sonda la fund. O să vedem cum se mișcă mareea.

Toată lumea se adunase pe punte și aștepta cu îngrijorare. Vântul, într-adevăr, se întețea. Zgomotul mării din jurul nostru se schimbase: în locul vuietului adânc al valurilor înalte, auzeam acum un șuierat ascuțit și unduiri ușoare treceau peste mica adâncime. Dacă vântul se va intensifica vom fi între brizanți. După douăzeci de minute am controlat saula de sondă. Am tras aproape vreo jumătate de stânjen de parâmă până când am dat de greutatea plumbului și l-am putut izbi de fund. Asta mi-a spus că *Sohar* pierduse vreo 90 cm de apă sub chilă. Sau mareea se retrăgea, sau ancorele derapau și *Sohar* era mânat de vânt pe nisipuri. Evident, nava se afla într-un unghi foarte nefavorabil. Prova era sub vânt, iar ancorele erau purtate de curent în spatele pupei. Totul era greșit. Situația impunea luarea de măsuri urgente. În general nu se face manipularea manuală a ancorelor în bărci mici noaptea. Există riscul de răsturnare, ca cineva să fie tras în jos, dacă cumva mâna sau piciorul i-ar fi prinse de lanțul care se desfășoară repede din barcă și este greu să dai ajutor în întuneric. Dar mi-am dat seama că nu aveam de ales. Trebuia să o scoatem pe *Sohar* din nisipuri cât mai repede posibil, chiar cu orice preț dacă era necesar.

— Peter, vreau să te duci cu barca de cauciuc și cu echipajul cel mai bun și să sondezi în jurul navei.

Peter Dobbs, Tim Readman și Peter Hunnam au dispărut cu barca de cauciuc în întuneric. În timp ce ei sondau cu sonda de mână de rezervă, cu o lanternă aprinsă îndreptată spre navă, Nick Hollis lua relevment la compas de la bordul navei. Direct spre pupa, de-a lungul caii pe unde pătrunseseră în nisipuri, era singurul lor sigur unde au găsit apă adâncă. Trebuia să staționăm la ancoră în acea direcție. Ei s-au întors și am început sarcina anevoioasă și periculoasă de a pregăti ancora de halaj. Am filat un lanț, l-am virat pe celălalt la bord și am redobândit ancora mare cu patru brațe. Aceasta a fost coborâtă cu grijă în barca de cauciuc și plasată pe o planșă așezată de-a curmezișul micii bărci. Barca de cauciuc s-a avântat din nou în beznă, de data aceasta urmând directivele date de pe navă. A ajuns la capătul lanțului de ancoră filat la apă. Peter cel voinic a apucat marginea planșei și a întors-o în așa fel încât ancora a căzut în apă. Acum întregul echipaj se afla aliniat de-a lungul punții lui *Sohar*. Numai Jumah era absent, el observa poziția celui de-al doilea lanț de ancoră. *„Minataw, minataw* – cine ești, cine ești?" a început echipajul cântecul pe care-l intonau când aveau de viiat vreo parâma. S-au apucat să ridice înapoi lanțul ancorei de halaj. La început l-au mânuit ușor, dar

mai apoi s-a prins ancora, solicitarea creștea, iar echipajul, gâfâind, trăgea cu toată forța pentru a scoate din încurcătură nava care opunea rezistență. Jumah dădea drumul lanțului puțin câte puțin. Echipajul a scos pe *Sohar* din pericol treptat, numai cu forța mușchilor. Am mai transportat încă de două ori o ancoră cu barca, am tras-o la bord și în fine *Sohar* a fost dezeșuată. Fundul canalului cădea atât de abrupt, încât, acum, la o distanță numai de 6Q m ne găseam ancorați la o adâncime de 20 de stânjeni. *Sohar* se afla în siguranță pentru restul nopții.

în zilele lui Ibn Majid, arabii stabiliseră o rețea de comerț în tot vastul arhipelag al Asiei de Sud-Est: navele din Oman și alte vase arabe transportau mărfuri de-a lungul ambelor părți ale Sumatrei, vizitau Java și ajungeau până în Borneo și Celebes. Navele arabe erau într-un permanent du-te-vino, ele foloseau musonul pentru a ajunge în insulele indoneziene, în jurul arhipelagului, ținând seama de caracteristicile locale ale vremii. Este interesant de observat că Singapore se afla pe lista lui Ibn Majid a porturilor cu care se făcea comerț. Așa că era un port vizitat de navele comerciale arabe, cu mult înainte ca Sir Stamford Raffles să-i fi încurajat dezvoltarea. Pe timpul lui Ibn Majid, Malacca era portul cel mai important din întreaga Asie de Sud-Est și scurta vizită a lui *Sohar* ne-a arătat cât de prețuită trebuie să fi fost așezarea orașului în zilele sale de glorie.

Malacca are o poziție foarte bună în gâtuitura strâmtorii. Apele puțin adânci din partea Sumatrei ne-au forțat să traversăm spre țărmul Malaysiei unde, urmând linia coastei verzi atrăgătoare, apărea bine conturat orașul Malacca cu dealul său proeminent. O insulă mică oferă întotdeauna o zonă de calm, dacă nu te avânți să intri prin gura râului și nu există nici stânci și nici bancuri pentru a-l descuraja pe noul venit. *Sohar* a navigat în liniște de-a lungul căii adânci de patru stânjeni până în port, unde a aruncat ancora. Cele două bărci de cauciuc au fost umflate și au pornit spre țărm. Eram așteptați. Politicoși și ospitalieri, funcționarii de la căpitănia portului ne-au dat autorizația necesară de debarcare. Le-am arătat că nu vom sta decât pentru a realimenta nava.

Nici n-am fi putut târgui mai ușor. Bărcile noastre de cauciuc au pornit pe râul îngust pe lângă un șir de ambarcații indoneziene care descărcau saci cu mangal sub pod și între casele chinezești, foarte atrăgătoare, cu acoperișurile de țiglă roșie, îngrămădite pe amândouă malurile, dându-i locului aerul unei Veneții tropicale. Hala din Malacca se afla chiar pe malul râului, unde bărcile pescarilor puteau aduce direct la tarabe peștele abia prins, iar ambarcațiile de canal care veneau dinspre interior puteau să descarce zarzavaturi și fructe. Bărcuțele din cauciuc ale lui *Sohar* s-au alăturat furnicarului de bărci adunate în jurul treptelor halei. Eram primiți cu zâmbete și cu semne

prietenești. Proprietarii bărcilor au luat parâmele noastre de legare și le-au prins la chei, iar oamenii de pe *Sohar* au pășit pe uscat ca și cum toată viața lor ar fi târguit la Malacca. Exact într-o jumătate de oră, Tim Readman, casierul și contabilul nostru, a reapărut în spatele unei ricșe încărcată ochi cu ananas, ciuperci uscate și legume, iar în vârf doi pui vii. Directorul băncii locale, foarte amabil, a invitat șase membri ai echipajului la un dejun chinezesc împreună cu familia lui și a fost surprins când oamenii de pe *Sohar,* care erau recunoscuți a fi cei mai mâncăcioși dintre membrii echipajului, au zvântat o masă pregătită pentru douăzeci de persoane. Directorul de bancă a fost cu atât mai impresionat când trei dintre oaspeții săi voraci au mărturisit, după ce au dat gata mâncarea, că erau la al doilea lor prânz din acea zi.

A urmat apoi întoarcerea la bord pentru a ridica ancora și a porni cu *Sohar* prin strâmtoare în după-masa următoare. Toată lumea era foarte bine dispusă, cu excepția celor doi pui care, acolo unde se aflau, pe teugă, păreau tare necăjiți. Anticipau poate soarta lor de a fi amândoi pregătiți de Ibrahim. Se schimbase în cele din urmă și norocul nostru în privința vremii. După mult timp, în fine, *Sohar* găsise un vânt favorabil, tocmai acolo unde în mod normal ar fi trebuit să avem dificultăți. Vântul ținea acum cu noi, venea proaspăt de pe uscat împingându-ne pe calea noastră. Fiecare semn ne spunea că strâmtoarea se închidea în jurul nostru, că mareea devenea mai puternică și mai rapidă în gâtuitură, iar cele două căi de trafic mai aglomerate. Calculasem cu generozitate că de la Malacca la Singapore ne vor trebui trei zile, dar *Sohar* a străbătut distanța în jumătate de timp. La ora 1 dimineață în a doua noapte am văzut cerul nopții puternic iluminat — erau strălucirile impresionante ale luminilor orașului Singapore. Zorile ne-au găsit cu vela mare desfăcută în unghi drept de-a lungul navei pentru a putea folosi cât mai bine vântul pe canalul principal de trafic maritim de la Singapore. Singurul obstacol era că navigam în contra circulației.

Am încercat să chem prin radio pilotul de la Singapore pentru a-i anunța venirea noastră, ca să nu fie uimiți căpitanii marilor vase când vor vedea. O navă arabă cu toate pânzele sus purtată de maree în viteză spre ei. Nu ar fi trebuit să mă îngrijorez. *Sohar* era așteptată la Singapore. Cel mai mare port din lume, cu cele mai numeroase mișcări de vase, auzise de nava cu pânze din sultanatul Omanului. O șalupa a politiei ne-a întâmpinat, urmată de o ambarcație a autorităților portuare. Un chinez din Singapore, foarte pus la punct într-o uniformă albă strălucitoare, a sărit pe scara de urcare la bord, strângând în mină un post emițător-receptor portativ și un plan al portului la scară mare.

— Sunt pilotul dumneavoastră, spuse el dându-mi mâna, dar nu știu

cum va trebui să pilotez această navă. Este o experiență nouă să fii la bordul unei nave cu pânze. Spuneți-mi exact ceea ce trebuie să fac. Și nu vă îngrijorați pentru faptul că mergeți în sens greșit pe canal. Cred că putem spune că aceste reglementări nu se aplică navei dumneavoastră.

Astfel, cu ordinele pilotului șef transmise prin emițătorul său receptor portativ pentru a ni se deschide calea, *Sohar* a trecut plină de măreție prin marea mulțime de nave adunate la Singapore, pe lângă șir după șir de nave de comerț ancorate, pe sub provele superpetrolierelor, pe lângă platforme petroliere și nave frigorifice. Un cargobot sub pavilionul roșu cu stele galbene al Republicii Populare Chineze ne-a salutat cu o serie de sunete de sirenă. O navă mare de containere ne-a făcut loc și am întors, intrând în locul de staționare. Pilotul avea o surpriză pentru noi.

— Ancorați aici numai ca să pregătiți nava. Guvernul din Singapore a organizat o recepție în cinstea dumneavoastră. Autoritățile portuare vă vor da o dană specială.

Au apărut mai multe ambarcații portuare și ale poliției, inevitabilele echipe de televiziune și un remorcher uriaș care aproape ne-a eclipsat; toate au escortat-o pe *Sohar* în dana sa. Pe chei se afla o mulțime care aclama. O echipă de dansatori chinezi se învârtea și bătea din picioare în sunetele unei tobe imense și în zgomotul talgerelor. În timp ce legam nava la chei, un șir de fete malaieze ne-au întâmpinat cu un cântec de bun venit tradițional. Părea a fi potrivit să le răspundem. În timp ce balcoanele de acostare ale lui *Sohar* erau presate de zidul cheiului, fiecare membru al echipajului s-a suit pe copastie, unde am răspuns saluturilor cu un vibrant cor intonând cântecul de tragere a vergii velei mari. După fețele surâzătoare ale mulțimii se vedea bine că gazdele noastre din Singapore erau încântate.

XII MAREA CHINEI DE SUD

Mai rămăseseră doar două din cele șapte mări ale străvechii căi maritime arabe spre China, dar după părerea unanimă erau cele mai rele. Geografii arabi scriau că în aceste ultime două mări întâlnești marile furtuni, vijeliile care depășesc orice putere de descriere. Aici vânturile puternice hărăzeau o navă pieirii, iar valurile o loveau până o sfărâmau. O navă prinsă de furtună putea fi salvată dacă își tăia catargul sau își arunca încărcătura peste bord, dar de obicei numai ajutorul lui Allah îi era de folos, în aceste ape îngrozitoare, apăreau din talazuri demoni negri, care umblau pe punțile vaselor. Iar în toiul celor mai teribile furtuni, o lumină stranie putea fi văzută sus pe greement. Dacă lua forma unei păsări strălucitoare era un semn că nava va fi salvată.

— Marea Chinei va fi cea mai rea, nu-i așa? m-au întrebat cei din Oman. Nu era adevărat că aici puteai să dai peste *tuf an,* vântul

năpraznic?

Bănuiam că acest cuvânt arab este același ca și chinezescul „taifun” și am încercat să-i îmbărbătez. Întreaga teorie pe care se bazase până acum programul nostru de navigare a fost să prindem începutul fiecărui sezon de navigație, pe măsură ce înaintam. Am părăsit Mascatul de îndată ce musonul de nord-est a fost în favoarea noastră, am ridicat ancora la Sri Lanka și am suportat îndelungata întârziere a calmurilor tropicale, pentru a fi la Sumatra cu primele vânturi ale musonului de sud-vest. Am străbătut strâmtoarea Malacca cu vânturile de uscat și de pe mare pentru a ajunge cât mai curând posibil în Marea Chinei de Sud. Sosind atât de devreme speram să putem reduce la minimum riscul de a da peste un taifun, dar era imposibil să evităm total acest risc. Taifunurile se pot ivi în orice lună a anului, dar anotimpul principal începe în iulie, iar frecvența lor atinge cel mai înalt grad în septembrie sau octombrie. *Sohar* dovedise că era o navă rezistentă și bine echipată și m-am gândit că avea toate șansele să reziste taifunului dacă era manevrată cum se cuvine; dar, oricum, era o experiență pe care preferam să nu o încerc.

Am plecat de la Singapore la 11 iunie cu destinația coasta Chinei, hotărâți să navigam cât mai repede. Șederea la Singapore a fost foarte plăcută. Am vizitat orașul și ne-am bucurat de calda ospitalitate a guvernului și a unor persoane particulare și la rândul nostru am invitat oaspeți la bord, care au fost destul de surprinși de condițiile noastre de trai, de umezeala și înghesuiala în care ne duceam existența. Am avut neașteptat de puțin de lucru pentru nava. Tom a încercat din nou să pună în funcțiune aparatele noastre de radio. Gazul din santină distrusese părțile interioare și amândouă aparatele deveniseră ineficiente. Micul generator a fost menținut în funcțiune numai printr-o îngrijire foarte atentă. Din echipamentul modern doar motoarele exterioare ale bărcilor de cauciuc erau în perfectă stare de funcționare, păstrate astfel prin grija lui Peter Dobbs și Tim Readman.

Dimpotrivă, întreg echipamentul nostru tradițional era în condiții excelente. Am înlocuit unele parâme pe unde a mai fost necesar, am reparat lemnăria și accesoriile uzate. Cârmă era prinsă solid în lanțurile ei, iar băieții din Oman au aplicat un strat strălucitor de ulei cocii. *Sohar* era acum o navă elegantă și pusă la punct pentru mare. Singurele puncte slabe rămăseseră, așa cum bine vedeam, pânzele și scândurile din partea inferioară. După luni în care a fost sau foarte udă sau uscată de soare, mereu strânsă și întinsă, velatura era tare uzată. Pânză țesută de mână ne-a servit foarte bine, dar a fost extraordinar de solicitată. Nava era pe mare de jumătate de an, fără a se acorda vreo atenție părților cocii de sub linia de plutire și era ușor de înțeles că prin cusături pătrundea apa. De două ori pe zi trebuiam să pompăm din santină apa adunată. Am înotat sub navă și am

înfundat-o cu mai mult bumbac și seu de oaie, dar pentru ca treaba să fie bine făcută, era necesar să tragem nava pe uscat și să-i aplicăm cu mâna un nou strat de var cu seu de oaie.

Primele patru zile după plecarea din Singapore au fost splendide. Marea era superbă, de un albastru strălucitor, cu vălurele albe și pești zburători care ieșeau la suprafață în jurul provei. Adia un vânt cald, constant din cvadrantul de sud. Cerul era smălțuit cu mici nori de vată, iar *Sohar* parcurgea milă după milă, în modul cel mai satisfăcător. Străbătea 90 până la 100 mile pe zi, fără să fi fost măcar o dată necesar să atingem vreo pânză. Vela principală era desfăcută peste toată lungimea navei, unduindu-se tihnit și împrăștiind o briză răcoroasă în jos spre teugă. Întregul echipaj era relaxat, plin de încredere și hotărât. Jumah mi-a povestit că aceste condiții ideale se asemănau cu cele întâlnite în calea din Oman spre Zanzibar de navele care făceau comerț cu Africa — zi de zi vreme frumoasă cu vânturi favorabile, nimic de făcut, doar să te relaxezi, fără a fi necesar pe tot drumul de la Oman să se facă voltă, până când se contura coasta africană. Dar a adăugat cu un rânjet până la urechi că navigarea spre China este totuși diferită. Puteai să navighezi de douăzeci de ori spre Zanzibar și nu ai fi întâlnit niciodată condițiile emoționante de aici.

În a patra noapte după ce am părăsit Singapore am fost trezit din somn de vocea lui Peter Hunnani. Era ora 3 dimineața și dormeam pe punte, la locul meu obișnuit lângă eche.

— Arată o ploaie, spuse el.

— Nicio ploaie, numai vânt. Se auzi răspunsul dat de Khamees Marină.

Pe jumătate adormit, m-am sculat, mi-am strâns salteaua și am dus-o jos, unde mi-am pus haina de ploaie și m-am întors înapoi pe punte, așteptându-mă la o furtună asemănătoare cu cea din strâmtoarea Malacca. Dar nu am avut dreptate. Pata mare, întunecată de pe cerul nocturn se mișca mai aproape, iar vântul sufla mai tare. *Sohar* avea vela mică și nu eram prea alarmat, nava suportase nenumărate vijelii până atunci. Vântul continua să crească. Acum velele se cutremurau amenințător și dintr-o dată s-a pornit o rafală violentă, având forța unei furtuni puternice. Greementul a lăsat să se audă un vaiet prelung, apoi au urmat pocnituri și scârțâituri alarmante provenind din structura de lemn a navei. Marea în partea bordului din vini devenea din ce în ce mai agitată și din beznă au prins a se rostogoli valuri scurte, abrupte, brizante. Pe măsură ce se prăvăleau pe sub cocă, *Sohar* a început să aibă ruliu și tangaj puternice. Greutatea vergii principale exercita asupra navei un efect ca de pendul și *Sohar* se ridica și se balansa sub solicitare. Dintr-o dată un val mare, trecând pe sub navă, a făcut-o să intre în derivă și i a schimbat înclinația, aducând-o pe o parte; unghiul era de așa natură încât bordul de sub

vânt a ajuns sub apă, iar marca a năvălit prin orificiile de scurgere. De jos din interiorul navei veneau diferite zgomote, pocnituri și bufnituri, în timp ce cutii și butoiașe care nu fuseseră fixate au început să se rostogolească. Asemenea unor furnici al căror mușuroi fusese dărâmat. Întregul echipaj a venit pe punte agățându-se cu greutate, îmbrăcat în mantale de ploaie, prinzându-se de copastie sau de parâme. În bordul din vânt mai mulți oameni au fost aruncați din cușetele lor.

Verga principală se încovoia în mod alarmant de fiecare dată când nava se banda. Subestimasem forța vântului, fusesem prinși cu prea multe pânze desfăcute și avea să fie foarte greu să reducem velele în siguranță.

— Strângeți vela, strângeți vela! am urlat.

Oamenii au fugit în față la strângătorii de velă cu care aveau să înfășoare vela principală pe verga ei. Dar și cu cinci oameni trăgând de fiecare parte era inutil. Fricțiunea parâmelor, greutatea pânzei ude și forța vântului făceau imposibilă ridicarea. Sarcina depășea puterea noastră.

— Haideți, haideți! Trageți! Striga Peter Hunnam.

Oamenii s-au aruncat peste strângători cu toată furia, ceea ce dovedea că-și dădeau seama că dacă nu se făcea nimic *Sohar* era în pericol de a se răsturna sau de a avea catargul rupt. Traiectoria furtunii era acum exact deasupra noastră. Vuietul vântului și pocniturile parâmelor creaseră un adevărat infern în jur, un zgomot asurzitor, o furie oarbă dezlănțuită. Siluetele marinarilor în mantalele lor de ploaie erau luminate de scăpărările fulgerelor. Pe neașteptate unul dintre strângători a început să se miște.

— Trageți, trageți! Se mișcă! S-a auzit un strigăt.

Dar nu a fost decât o părere. Cu un zgomot ca de tunet întreaga margine posterioară a velei mari, 50 de metri de pânză dublă cusută, s-a despicat în două. Ruptura s-a produs într-o clipă pe toată vela și un minut mai târziu marginea posterioară s-a zdrențuit, devenind o masă de pânză ruptă. Strângătorii deveniți inutili ridicau pe vergă doar fâșii de pânză. Vela principală era complet distrusă, 150 metri pătrați de pânză făcută praf într-o clipită. Ultimele zdrențe din material au fost zburate de vânt în bezna nopții, asemenea unor spirite care dispăreau.

Acum nu mai era nimic de făcut decât să încercăm să limităm stricăciunea.

— Jos verga mare! Lăsați strângătorii de randă! Nu mai sunt de niciun folos.

Cineva a desfăcut boțurile fungii velei mari, iar parâmele s-au derulat. Izbindu-se și pocnindu-se de catargul care se balansa, verga a căzut greoaie. Cu șase luni în urmă fapta cutezătoare de a coborî verga velei mari pe furtună ar fi fost de neimaginat. Acum, cu experiența câștigată, era o întreprindere periculoasă, dar eram în stare

să o îndeplinim. Nu aveam nevoie de niciun ordin. Fiecare știa prea bine ce trebuie făcut pentru a putea avea sub control verga imensă. Saleh și Jumah stăteau întinși pe teugă cu mâinile și picioarele desfăcute, lipiți de scândurile pardoselii, privind în sus și așteptând să se repeadă la capătul din față al vergii, așa cum stătea gata să se prăvale asupra capetelor lor, să arunce o parâmă în jur și să-l stăpânească. Terry se afla la pup cu o altă parâmă, pregătit să îndeplinească aceeași operație acolo.

— Slăbiți! *Lessim. Lessim !*

în primele raze ale răsăritului verga și pânză sa zdrențuită au căzut. Câțiva oameni au alergat să strângă ceea ce mai rămăsese din zdrențe și să le ducă la bord, în cazul în care s-ar mai putea folosi ceva din rămășițe. Alții s-au aruncat ca niște acrobați chiar pe vergă și cu degetele ude au început să desfacă legăturile care țineau vela.

Când zorile s-au ridicat complet, vela ruptă era desfăcută. Vântul începuse să se domolească. Cu două vele, *Sohar* tăia mai ușor apa. Am căutat să cuprind cu privirea scena. Vechea velă zăcea uda la bord. Peste ea era trasă vela mare de rezervă pe care o și adusesem pe punte pentru înlocuire. Dar această operație trebuia să mai aștepte. Împrăștiați de-a lungul velei ca niște cadavre, oamenii din echipaj, lungiți în dezordine, dormeau tun, frânți de oboseală. Nu mai știau nici de ruliu! Vasului, nici de pânză udă pe care erau întinși, având încă pe ei mantalele de ploaie pline de apă, căci nu mai fuseseră în stare să le scoată. Erau complet sleiți de putere. O navigație cu vele spre China este într-adevăr o viaţă grea.

La prânz am mâncat ca vai de noi, niște fulgi de ovăz fierți mai de mult. Reci, și am băut ceai, căci bietul Ibrahim a avut rău de mare. Și apoi ne-am apucat iarăși de lucru. Mai erau încă atâtea de făcut. Un grup a avut de curățat mizeria de jos din interiorul navei. Acolo se desfăcuseră saci cu mazăre și conținutul lor era împrăștiat peste tot. Erau prelate pline cu apă, banane terciuite, ananași loviți și stricați, cutii de conserve pe jumătate deschise, vărsate. Până și dulapul principal cu alimente fusese mișcat de la locui lui, când nava s-a bandat. Toate acestea se cereau orânduite. În timp ce sus la bord restul oamenilor aveau să înlocuiască vela mare și să o lege de vergă.

Pe la ora 2 după-masă. Vela cea nouă era gata iar jos în interiorul navei se făcuse o oarecare ordine. *Sohar* despica apele, purtată numai de vela foc și vela artimon.

— Grăbiți-vă și prindeți bine vela mare, am strigai echipajului de la bord. Vine un vânt încă și mai puternic.

Cerul la apus era cum nu-l mai văzusem încă. Înaintând spre noi, la nivelul mării, o masă sumbră se întindea spre orizont. Deasupra acesteia se înălța un zid vertical de nori cenușii, ca fumul care se ridică în urmei unui incendiu, și printre ei se amestecau curenți de

aer. Vârful acestui zid de nori rău prevestitor apărea perfect conturat, de parcă ar fi fost tăiat cu un cuțit. În spate se ridica un alt zid de nori de un cenușiu mai deschis, iar după acesta încă alte două ziduri, ca şi cum un uriaș stivui se plăci verticale cenușii de nori. Iar sub această stranie formație de nori, marea luase o culoare specială, albastru-închis. Întretăiata de crestele albe ale vai urilor dezlănțuite de vânt.

— Slavă Domnului că ani reușit să coborâm vela mare în bune condiții, ani murmurat către Tom. Furtuna din noaptea trecută a fost un fol de binecuvântare deghizată. Acum sân tem într-o formă mai bună să o trecem pe aceasta. Dar mă aștept să se rupă vela foc.

Au fost cuvinte profetice. În timp ce bancul de nori sta prăvălit pe noi, vântul vuia cu forța unei vijelii, iar mica velă foc, care părea o minusculă batistă, a devenit un monstru plin d. E putere. Vântul a umflat-o sub o solicitare nemaipomenită și vela a luat o formă concavă în direcția vântului.

— Uitați-vă la bompres! a exclamat Peter Dobbs. Se îndoaie. Nu va putea rezista solicitării. O să se rupă.

în ciuda zgomotului furtunii am auzit pocnitura, când bompresul masiv s-a răsucit într-o parte, iar fibrele lemnului au mugit sub presiune. Bompresul era îndoit ca o undiță rigidă. Chiar atunci, un moment înainte să pară inevitabil că bompresul se va rupe, vela s-a sfâșiat cu un zgomot puternic scurt, ca un foc de armă. Pe moment pânză a căzut în jos pe direcția vântului. Au urmat vreo cinci, șase pocnituri puternice ca șfichiuituri de bici și apoi toată vela s-a desfăcut. S-a zdrențuit într-o clipită. Ceea ce a mai rămas din întreaga vela a fost doar o fâșie de pânză pe parâma de întărire a marginii velei.

— Adunați toate bucățile la bord. Salvați ceea ce puteți, am urlat ca să acopăr mugetul vântului.

Zdrențele care mai rămăseseră din velă pluteau pe apă și au fost pescuite de echipa de pe teugă. A rămas mai puțin de o treime din pânză.

— Ridicați vela foc mică, am ordonat.

Mica velă de furtună a fost adusă la bord și legată de funga velei mari. Nu era decât o bucățică de pânză, mai potrivită pentru un iaht de croazieră decât pentru 6 navă mare cu velatură completă. „Sus cu ea!“ Erau necesari opt oameni ca să ridice pe această furtună funga. Ceilalți au ținut vela pe punte până când solicitarea a trecut în funga, apoi i-au dat drumul și vela a zvâcnit în vânt, s-a umflat și atârna acolo rigidă, cu mult sub poziția ei corectă. Cei opt oameni de la fungă s-au opintit și au tras cu toată forța. Parâma refuza să se clintească, iar vela mică atârna acolo umflată, râzând parcă de ei. Chiar în timp ce se înălța, am văzut în pânză semne rău prevestitoare.

— OK, aduceți-o jos.

N-a avut niciun rost. Nu am putut coborî vela destul de repede. În cele treizeci de secunde câte au fost necesare pentru a o coborî s-a sfâșiat drept la bază. Era a treia pânză avariată în aceeași zi. Vântul spulbera crestele valurilor, împrăștiindu-le într-o spumă albă. Valurile nu mai aveau creste. Se spărgeau de îndată ce apăreau și se rostogoleau peste noi într-o serie de ziduri abrupte, scurte. Se adăuga ploaia, suflată orizontal de-a curmezișul punții pe care șiroia apa și era imposibil să te uiți în sus spre vânt, căci stropii te loveau dureros peste ochi. Vântul sufla atât de puternic acum încât era greu să stai pe copastie pentru a urmări înaintarea navei. Era mult mai ușor să te ghemuiești pe punte, la adăpost sub parapet, în afara bătăii vântului. *Sohar* părea bucuroasă să navigheze lateral față de vânt și numai câte o ambardee ocazională inunda orificiile de scurgere.

Am ordonat echipajului să-și pună vestele de salvare, nu atât de frica răsturnării — căci aveam încredere că *Sohar* va putea rezista furtunii — ci doar ca nu cumva să fie cineva aruncat peste bord de vreo parâmă dezlegată sau să alunece și să cadă din nava purtată de ruliu.

Atunci a pocnit vela randă pentru catargul artimon. Era o velă nouă, cea mai bună, cusută cu grijă, și fusese tăiată special de dimensiuni mici, din pânză de cea mai bună calitate. Dar furtuna era prea puternică pentru ea; cu un zgomot ca un tunet, vela s-a sfâșiat. Ferțele s-au desfăcut și ceea ce numai cu două secunde mai înainte fusese o velă elegantă, tare ca fierul în fața vântului, acum nu era decât niște zdrențe de pânză care se bălăbăneau și se loveau într-o parte și în alta în toiul furtunii. Era a patra velă distrusă. Un minut mai târziu, Khamees Marină a sărit dintr-o dată pe copastie, s-a apucat cu o mână de un șart și, cu ploaia și vântul lipindu-i de trup pânză udă din jurul șoldurilor, și-a făcut cealaltă mână pâlnie la gură și a lăsat să se audă în vânt un vaiet tremurător, puternic. Era o rugăciune către Allah, răsunând pe un ton ridicat și straniu peste navă, un sunet ciudat, ireal în furia vijeliei. Noi toți ceilalți, cu apa curgând șiroaie pe noi, în impermeabile, făcuți ghem jos pe punte sub copastie, ne uitam unii la alții. Înălța oare Khamees Dumnezeului său laudă pentru înfăptuirile sale, ori se ruga să pună capăt vijeliei? Nu știam.

Furtuna s-a potolit în acea noapte și am rămas cu o mare cu berbeci, agitată, de o culoare cenușie. În cele din urmă am putut să înălțăm vela mare, să înlocuim pe celelalte două și ne-am apucat să reparăm din pânză tot ce se putea salva. Ritmul distrugerii era mai mare decât rezistența navei: două vele erau sfâșiate total, iar pentru alte două era nevoie de mai multe zile de muncă susținută să le reparăm. Dar cel puțin echipajul nu părea total descurajat. Oamenii erau liniștiți și plini ele încredere și mai aveau încă umor. Dar mă temeam ca nu cumva. În cele din urmă, aceste condiții să-i descumpănească. Jos în interiorul

navei trebuiau să facă mereu față unei situații neplăcute: cușete umede, grinzi de pe care se prelingea apa, haine ude și un talmeș-balmeș nemaipomenit. Nu e de mirare că în urmă cu o mie de ani arabii considerau traversada către Marea Chinei de Sud ca cea mai rea experiență din călătoria spre Canton. Totuși vijeliile pe care le-a suportat *Sohar* nu erau nimic pe lângă experiența de a trece printr-un taifun.

Sohar avea acum de tras din toate părțile. Ciudata vijelie care a lovit nava era un fenomen local cunoscut sub denumirea de „gren arcuit". Acesta a bombardat-o de mai multe ori. De două ori la 16 iunie, de trei ori la 17 iunie, de patru ori la 18 iunie, de două ori în ziua de 19 iunie și o dată la 20 iunie. Ajunsesem acum să știm foarte bine lecția. De fiecare dată când apăreau masele de nori rău prevestitori, ne grăbeam să coborâm și să voalăm vela principală, ultima pe care o mai aveam. Ne temeam să nu fie distrusă sau ca noua noastră verga elegantă, tăiată în Sumatra, să nu plesnească. Vela aceasta era forța de acționare a navei noastre și aveam mare nevoie de ea dacă doream să ajungem în China înainte de începerea anotimpului principal al taifunului. Fiecare zi pe care o petreceam în Marea Chinei făcea să crească riscul de a fi prinși de taifun. Efectiv se poate spune că ne-am cusut drumul spre nord. În perioadele de acalmie temporară dintre grenurile arcuite ne-am reparat pânzele, vela foc sau vela randă pentru catargul artimon, marginea de cădere a velei, călcâiul catargului și grandeca, am cusut și-am tot cusut pentru a putea tine velele sus. Și cum trecea vreun gren arcuit peste noi, urmăream cea mai mică ruptură pe vela foc sau artimon, care ne ajutau să înaintăm. Uneori țineam la capă, lavă nicio bucățică de velă, și lăsam furtuna și ploaia să se reverse peste nava dezgolită; iar de îndată ce vijelia trecea, fiecare membru al echipajului își lua locul pe punte și cu trudă ridicam înapoi marca vergă care scârțâia, ca să putem merge mai departe spre nord. Ne deplasam foarte bine: 90 mile într-o zi, 110 în ziua următoare, 135 în alta, ceea ce constituia performanța cea mai bună, cu parâma de siguranță care lăsa în urma noastră o dâră de spumă prin apă în timp ce înaintam repede.

În timpul celui de al doilea gren arcuit de la 19 iunie s-a produs un fenomen curios pe care nu-l întâlnisem niciodată dar la care m-am gândit adesea: un vârtej a trecut direct deasupra navei, nu unul mare, ci mai curând o învolburare a aerului, ceva ce poate fi văzut uneori la creasta de atac a unei vijelii, o coloană de stropi, răsucită, care de obicei pare că încearcă să evite o navă. Dar de data aceasta vârtejul s-a năpustit direct asupra lui *Sohar,* a învăluit-o și a trecut mai departe peste balustrada de sub vânt. Nu a durat decât o clipă, așa că nu am avut timp să reacționăm sau să luăm vreo măsură de precauție. La un moment dat vârtejul putea fi văzut foarte distinct, răsucindu-se și

rotindu-se nebunește, în timp ce avansase vreo 50 metri înaintea ploii. A lovit nava direct, a trecut peste puntea de la pupa și s-a dus rostogolindu-se în direcția vântului. Când vârtejul a învăluit de fapt bordul, am încercat, pentru o scurtă durată o senzație extraordinară. Eram conștienți că vântul avea o viteză teribilă, imposibil de calculat, dar nu prezenta o greutate reală, așa încât aerul care s-a rotit într-un cerc complet în jurul virajului cu 2—3 mișcări de revoluție pe secundă, avea ceva proaspăt, surprinzător. Obrajii noștri au fost biciuiți iute de către stropi de apă, în succesiuni rapide, o dată de Urcare parte, pe când masa de aer trecea mai departe, iar direcţia vântului s-a schimbat cu 180° și tromba de apă a dispărut. Dar în acea frântură de secundă, chiar în momentul în care ne-am aflat în mijlocul spiralei, a existat un moment tulburător, când zgomotul și vuietul furtunii au încetat. În acea clipă, am auzit, în schimb, un ciudat fluierat ascuțit, atât de deosebit de tumultul vântului, încât a fost aproape ca o tăcere.

Cușetele erau murate de ploaie. Degetele noastre arătau albe și încrețite după ore și ore de cusut pânză udă. *Sohar* devenise în aceste zile un loc jalnic pentru a viețui. Totuși moralul echipajului părea să crească din ce în ce mai mult, în parte pentru că știam că ne aflam în ultimul segment de drum, iar *Sohar* devora ultimele mile, dar în parte și pentru că lipsa de confort și munca grea au constituit de fapt o încercare și aceasta a făcut să iasă la iveală tot ceea ce aveau mai bun în ei oamenii de pe navă. Fiecare a lucrat din răsputeri și nu a ezitat nicio clipă să se înhame la cele mai grele corvezi de la bord pentru ca nava să înainteze. S-au ajutat unii pe alții fără nicio urmă de egoism, ba au mai avut grijă, când vremea era rea, să se ocupe și de bietul Ibrahim care, la vatra lui deschisă, era aruncat fără milă într-o parte și în alta, într-un vârtej de crătiți și tigăi, sub o cascadă de orez și *curry*. De multe ori a reușit să pregătească mâncarea numai ținut de mijloc de un membru al echipajului, ca o centură de siguranță umană, pentru a-l ajuta să nu alunece și să cadă în orificiile de scurgere.

Și Richard s-a întrecut pe sine dezarborând aproape nava, printr-o manevră care ne-a zăpăcit pe toți. *Sohar* tăia apa repede pe direcția vântului, cu vela mare așezată în unghi drept, iar Abdullah, cârmaciul nostru, de mare clasă, ținea echea. Totul era în regulă, iar Richard se dusese în spălătorul de la pupa. Fusese de mult timp prevenit să nu atingă niciodată vreo parâmă, dar când Abdullah a încercat să regleze cârmă pentru a menține pe *Sohar* pe drumul adevărat, a descoperit că. Echea era înțepenită. A întors capul și a fost cuprins de groază când a văzut că Richard, dintr-un motiv pe care nu l-a explicat niciodată. Dusese capetele desfăcute ale troței de cârmă în spălător și legase într-un nod mare de capătul interior al parâmei de siguranță. Toată această încâlcire crease o situație disperată, în plus echea fusese legată

cu nădejde. Era ca și cum ai conduce un automobil cu volanul blocat și exista riscul serios ca verga velei mari să fie răsucită înapoi și să plesnească, ba chiar să se rupă și catargul. Urletul lui Abdullah, manifestare a unei înflăcărări rapide a celor cu sânge arab — aceasta fiind singura dată din întreaga călătorie când și-a arătat mânia — a dezlănțuit un adevărat tunet de picioare alergând când toți omanii au dat fuga să desfacă încurcătura, să moleze velele, să scoată nava din pericol și să salveze situația.

în mijlocul acestei zarve se puteau auzi mici scâncete venind de la Richard, care semi-gol se ivi din spălător alarmat și se lăsă din nou în jos, asemenea unui pui jumulit pe jumătate.

— Ce am făcut rău? O să se cufunde nava? O, îmi pare rău. Îmi pare cu adevărat rău.

Băieții din Oman l-au iertat. După ce au aranjat totul, s-au dus la el și, luându-l în râs cu un aer serios, i-au cântat: „Oh, Reechard" și au mișcat capetele cu tristețe. Știau prea bine că nu aveau să facă niciodată un marinar din el.

Singura noastră compensație pentru condițiile mizerabile de sub punte era că tovarășii noștri de călătorie se simțeau încă și mai nemulțumiți decât noi și așteptam de mult timp să-i vedem regretând că au pornit la drum cu noi. Aceștia erau o colecție pestriță de vietăți care se Urau, se agățau, se strecurau repede, bâzâiau și furau mâncare, care s-au adunat la bord pe furiș în toate escalele lui *Sohar*. Puteam să urmărim înaintarea noastră după nou-veniții pe navă. Au fost de la bun început o serie de gândaci care au ajuns la bord chiar în Mascat, probabil în cutiile de alimente și au adus cu ei prietenii lor de călătorie, greierii târâtori. Aceștia au fost completați la Beypore cu un nou val de gândaci. Plus un roi de musculițe de fructe care, fidele reputației lor. S-au înmulțit foarte repede și după patru sau cinci zile de la plecare dintr-un port eram invadați de nori și nori de asemenea musculițe zănatece. Care ne intrau în nări sau se înecau singure în restul de ceai din cănile noastre. Dar când am terminat fructele am scăpat de musculițe. Ne place să credem că au murit în mod jalnic de foame.

Nu am avut însă același noroc cu gândacii. Aceștia s-au înmulțit și s-au înmulțit și iarăși s-au înmulțit; mișunau peste tot. În mâncare. Prin colțurile întunecoase, în santină. Nu exista nicio posibilitate să scăpăm de asemenea vietăți. Am încercat tot felul de capcane și substanțe chimice de pulverizat, dar totul a fost zadarnic Noaptea îi simțeam umblându-ne pe fețe și dacă aprindea. I o lanternă repede în întuneric, în mod invariabil zăreai un gândac croindu-și drum pe traversele punții sau pe lângă pereții de compartimentare. Devenisem experți în comportamentul acestor insecte. După o bună pulverizare cu insecticid generația adultă în cea mai mare parte murea, dar observam cum era

imediat înlocuită de o nouă generație, născută din ouă dosite prin locuri tainice. Învățasem deosebirea între gândacii din santină. Care aveau o culoare strălucitoare, un roz portocaliu, pentru că trăiau în întuneric și cei sănătoși, de culoarea lemnului de mahon, care își făceau plimbarea pe punte, la soare. În privința acestora din urmă, am descoperit, spre marea noastră scârbă. Că un gândac de punte, gras și frumos nu putea fi distins în întuneric, ca formă și culoare, de o curmală zemoasă.

În Sri Lanka, gândacilor li s-au adăugat noi forte, o primă generație de șoareci, care s-au înscris la concursul de înmulțire și foarte curând au dat năvală prin cutiile cO alimente. În fine, în Sumatra nava a primit la bord șobolani. Dar aceștia, în comparație cu ceilalți, s-au dovedit a fi călători disece ți. Stăteau între ei și îi vedeam foarte rar, de obicei noaptea, când treceau foarte repede de-a lungul copastiei pe care o foloseau ca pistă de alergare. Gândacii ne făceau într-adevăr silă, așa că am observat cu oarecare bucurie că nici lor nu le plăcea umezeala și nici ruliul navei în Marea de Sud a Chinei. Când *Sohar* s-a aplecat mai mult și apa a început să se infiltreze în cocă, am fost încântaţi să-i vedem alergând cuprinși de panică, căutând să treacă dincolo de reperul de maree înaltă, căci era evident că nu puteau suferi să li se ude picioarele. Dar cel mai bine a fost când *Sohar* și-a schimbat direcția de mers, iar coca s-a aplecat în sens opus, astfel încât apa din santină s-a revărsat în cealaltă parte adăpostită de vânt, atunci toți gândacii din santină. Care trăiseră acolo confortabil, au fost obligați să se mute. Sus pe o latură a cocii, de-a curmezișul unei traverse a punții și a bordajului de lemn, se perindau șiruri de gândaci nemulțumiți. Terry, când stătea întins în cuşeta lui. Mai dădea gata ci ți va. Dar bineînțeles erau alții și alții care își făceau apariția. Iar mai multe ouă gata clocite așteptau să dea la iveală o nouă generație. Era totuși plăcut să știi că gândacii nu aveau parte de o croazieră confortabilă.

La 25 iunie am reușit să străbatem pasajul dintre Insulele Paracel și Bancul Macclesfield care separă Vietnamul de China. La bord era acum o atmosferă de mare fericire.

Mai aveam de parcurs numai 300 mile pentru a ajunge la gura râului Pearl și *Sohar* înainta, urmată de un muson de sud-vest. Se părea că vom putea scăpa de taifunuri. La radio se anunțau furtuni tropicale, dar undeva departe de itinerarul nostru. În timp ce *Sohar* despica apele înaintând cu repeziciune, deviind din când în când purtată de câte un val sau angajându-se într-un slalom elegant pe valuri, din partea omanilor se auzeau strigăte.: „Hai *Sohar!* Hai *Sohar* Bătând din palme și cântând, ei se pregăteau, repetând cântece, pentru sosirea în China. Refrenul unuia dintre acestea era: „Bun găsit tinerilor din China, am venit să vă aducem salutul nostru", iar altul: „Aceasta

este nava sultanului și noi suntem pe ea și cântăm acest cântec pentru voi". Eid conducea, dând tonul cu o voce răgușită, Junah cânta cu un glas subțirel refrenul, iar uneori toți opt săreau în picioare și, lovind cu tălpile în punte, băteau ritmul, cântau și dansau acompaniindu-se cu tobele.

Ziua următoare a adus uri foarte frumos revărsat de zori trandafiriu, o briză ușoară și priveliștea binevenită a altor vase. O pereche de nave containere a trecut pe lângă noi, îndreptându-se probabil spre Hong Kong. Pe măsură ce soarele se înălța tot mai sus, briza a pălit și *Sohar* abia se mai târa când, puțin după miezul zilei, am reperat un vas. De un tip cu totul diferit, care venea spre noi direct dinspre pupa. Era o mică șalupă cu motor, o apariție oricum suspectă, căci ne aflam departe de orice zonă de pescuit costieră; și uitându-ne cu binoclul, am putut vedea că la bord nu erau decât bărbați. Mi-am adus aminte de avertismentele sumbre primite de la autoritățile portuare din Singapore. Ne spuseseră că la mai puțin de 50 mile de portul lor operează pirații, atacând petrolierele când încetinesc viteza pentru a trece prin pasele de navigație înguste, venind lângă acestea în șalupe rapide, suindu-se la bord și jefuind echipajele. Mai departe înspre nord, se aprecia că ar exista vreo 15000 de pirați în Marea Chinei de Sud, în special pescari care s-au dedat jafului ajungând să-și ucidă victimele, cunoscuți sub numele de „Oamenii bărcii". Acum acești pirați atacau iahturi sau oricare altă ambarcație mică ce putea fi luată prin surprindere.

Fără a avea motor și fiind deci la bunul plac al unor atacuri motorizate, *Sohar* era o pradă ușoară. I-am cerut de aceea lui Peter Dobbs să pregătească apărarea. Pe lângă cele trei puști Kalașnikov pe care le procurase de la arsenalul din Mascat, mai aveam trei pistoale Browning, munițiile necesare și două cutii de grenade cu gaz lacrimogen. Sperasem că această colecție ucigătoare nu va fi niciodată folosită dar, pentru orice eventualitate, din momentul când am ridicat ancora la Mascat, făcusem regulat exerciții de tragere. În conformitate cu instrucțiunile pline de grijă ale lui Peter, am curățat și am uns armele, le-am desfăcut și asamblat și am folosit ca obiective o serie de lădițe de portocale și alte obiecte aruncate în siajul nostru. Observându-l pe Musalam cum mânuia arma sa, cu privirea încruntată, fioroasă, cu pieptul păros, cu turbanul său și cu mustața în furculiță, m-am gândit că arăta mai pirat decât oricare pirat autentic.

Vizitatorii noștri din barca cu motor care se apropia trebuie să fi gândit la fel; ei nu erau pirați, ci victime potențiale ale acestora. Apropiindu-se de *Sohar,* luaseră măsuri de precauție și își ascunseseră femeile jos, sub punte. În clipa următoare, o barcă de cauciuc a țâșnit cu viteză mare din spatele lui *Sohar* pentru a-i intercepta înainte să se apropie prea mult. În barca de cauciuc erau Peter Dobbs și Tim

Readman, bărboși, înarmați până în dinți, având dispoziție să oprească și să percheziționeze mica barcă, pentru a se convinge că nu exista nimic ascuns.

Au găsit la bord șapte bărbați, patru femei și șapte copii, dintre care unii în scutece. Toate cele 18 suflete erau înghesuite într-o ambarcație mică de 7,50 3,30 m, cu un spațiu sub punte, în afară de compartimentul mașinii, având abia vreo 70 cm înălțime. Se aflau pe mare de opt zile. Erau flămânzi și foarte însetați, căci deși avuseseră apă de băut. În cinci canistre din plastic, acestea fuseseră folosite mai înainte pentru motorina și apa era viciată. Ca să poată bea sugeau apa cu un tub din plastic subțire, chiar și copiii mici. Printr-o șansă nemaipomenită au văzut pe *Sohar* cum luneca pe valuri și s-au apropiat de această ciudată apariție, o corabie medievală cu pânze în Marea Chinei de Sud, pentru a cere ajutor.

Eram în măsură să-i ajutăm foarte mult. Nick, doctorul nostru, s-a dus la bord. Ne-a spus apoi că refugiații erau într-o stare fizică bună, deși unii dintre copii sufereau de insolatic și unul din cei mici avea un picior bolnav, probabil un caz recent de poliomelită. Toți refugiații riscau foarte mult să sufere de o serioasă expunere la soare, căci nu aveau decât hainele de pe ei și acestea erau pe punctul de a se zdrențui. Nu puteau să se ferească de soare, ducându-se sub punte, pentru că acolo nu era spațiu suficient pentru toți. Nick a tratat arsurile de soare ale copiilor, a sterilizat noua provizie de apă trimisă de pe *Sohar* pentru îi înlocui apa poluată, a pregătit un amestec de sare cu zahăr pentru copii în cazul în care ar fi făcut o enterită și le-a dat o trusă de prim ajutor pentru restul călătoriei. Din fericire, una dintre femei, care a apărut din ascunzătoarea de sub punte, știa destul de bine englezește ca Nick să-i poată explica cum să utilizeze trusa de prim ajutor.

În același timp, organizasem un serviciu cu barca de cauciuc, un du-te-vino, pentru a transporta conserve, un sac mare de curmale din Oman, glucoza, < > pungă respectabilă cu orez și un sul de pânză groasă cu ace și ață pentru ca oamenii să-și poată instala o prelată ca să se apere de soare. Le-am trimis și săpun, căci erau murdari de la gătitul cu mangal, care era împrăștiat pe toată puntea. Rezerva lor de mangal se terminase aproape și *Sohar* era probabil singura navă în aceste ape care a fost în măsură să le-o completeze. Tim Readman le-a controlat motorul și coca și a declarat că amândouă par a fi în condiții excelente și au combustibil suficient ca să ajungă la destinație, în Taiwan. Problema principală a refugiaților era faptul că se rătăciseră pe ape. Li se stricase busola și nu aveau nici hărți. Le-am schițat itinerarul, însemnând calea pe care trebuiau să o urmeze. Compasul lor s-a dovedit a fi un bun salvat de la o navă americană. Roza compasului era așezată într-un bidon de ulei din plastic, care fusese

tăiat, fiind pe jumătate plin cu motorină. Aceasta cursese în afară, iar roza era lipită, așa că se putea ușor umple recipientul cu ulei și controla dacă acest compas improvizat era corect. Ceea ce într-adevăr Ic lipsea era faptul că niciunul din ei nu avea cunoștințe de navigație. Comandantul lor, un tânăr de 21 ani, avea doar vagi noțiuni de conducere a șalupei, dar cu ajutorul fetei interpret se părea că înțelesese în ce direcție să guverneze ambarcația și câte zile mai aveau de călătorit.

„Mulțumim! Mulțumim!“ devenise expresia principală din vocabularul lor, în timp ce *Sohar* trimitea atâtea provizii câte puteau încăpea în mica barcă din cauciuc. Femeile și copiii înfulecau cu poftă hrana trimisă, cu exclamații de apreciere. Aveam multe provizii suplimentare și am fost încântaţi să-i ajutăm. Când cineva a deschis o pungă de curmale a urmat un nou val de uimire. „Mulțumim!“ Ochii lor străluceau. După socotelile noastre le dădusem curmale ca să le ajungă două luni. Un ultim gest al celor de pe *Sohar* a fost să-i înzestreze cu niște haine din rezerva noastră. Un bărbat nu avea pe el decât o pelerină neagră de ploaie, plină de grăsime. „Mulțumim!“ au strigat din nou, ridicându-se în picioare și făcându-i-se semne de rămas bun.

„Noroc!” le-am răspuns noi și „Nu uitați Omanul!“ a strigat Khamees Marină, în timp ce șalupa lor se îndepărta. Aveau încă șase zile de drum și toate șansele să acosteze cu bine la destinația lor.

XIII CHINA

La ora 8 dimineața, în ziua de 28 iunie, am văzut profilându-se pământul Chinei. Drept în prova se întindea un creștet bine definit, cenușiu. Unii dintre noi au strigat „Ura!“ iar omanii au început să vorbească foarte agitați. Eid a venit în fugă pe punte să-mi dea una în spate. Fiecare stătea în picioare încercând să pătrundă cu privirea zările pentru a întrezări uscatul.

— Mi s-a părut că am văzut ceva pe la șapte dimineață, a declarat Khamees Poliție, dar nimeni nu m-a crezut.

Khamees avea privirea cea mai ageră dintre toți cei de la bord, așa că probabil a avut dreptate și era foarte posibil ca premiul pentru prima observare a prezenței (armului chinez să-i revină veselului caporal al poliției marinei din Sur. Acum nu mai încăpea nicio îndoială în privința acostării noastre. Un con regulat de munți se ridica la orizont, prezență indiscutabilă a Chinei și a destinației noastre după șapte luni de călătorie de când părăsisem Mascatul. „Ooeeeah! Ooeeeah!“, au început < imanii să intoneze un cântec de bucurie, vocile lor suind și coborând. Un sentiment de excitație, de mare tensiune cuprinsese întregul echipaj. Reușisem. Navigasem cu *Sohar* până în China. Se auzeau sunetele tobelor, bum, bum, bum! Pretutindeni chipuri surâzătoare, mâini care aplaudau și picioare care

băteau un dans detunător al victoriei. „Ooeeeah! Ooeeeah!“

Unele acostări, după îndelungatele eforturi și anticipații ale unei călătorii prelungite, sunt dezamăgitoare, dar sosirea lui *Sohar* în China a fost ceva minunat, o combinație impetuoasă de exuberanță și plăcere vădită, căci așteptam cu nerăbdare să vizităm o țară la care pentru a ajunge am navigat aproape 6000 mile. Mă întrebam în sinea mea câte flote și nave văzuseră proiectându-se în zori acel creștet cenușiu, când își tăiau calea spre nord, purtate de muson, cercetând cu stăruință orizontul pentru a zări în depărtare China. De-a lungul secolelor au fost corăbii de comerț chinezești întorcându-se din Asia de Sud-Est, nave comerciale indiene, escadre de caravele portugheze, clipere rapide care transportau ceai și convoaie de nave ale Companiei olandeze și engleze din India de Est. Pentru toate acestea, acel munte, Taiwan Shan, era farul de la gura râului Pearl, poarta de sud a Chinei. În sus pe acel râu se află cel mai mare antrepozit sudic, Canton. Poate că autorul celei de a șaptea aventuri a lui Sindbad Marinarul a avut o noțiune palidă a Chinei, întinzându-se la capătul cel mai îndepărtat al cunoștințelor sale, căci el a scris că în a șaptea sa călătorie, după un naufragiu pe cea mai periculoasă dintre toate mările, Sindbad a găsit aici un popor atât de ciudat, încât părea că depășește orice închipuire. Bărbații luau forma unor păsări o zi pe lună și zburau în înaltul cerului. Convingând pe unul din aceștia să-l ia pe spate, Sindbad s-a înălțat în văzduh, într-un zbor amețitor, până când a izbutit să strige pe Allah și atunci vraja s-a risipit și a fost adus brusc înapoi pe pământ.

Oamenii-pasăre din insulele mistice ale Estului pot fi întâlniți în cărțile arabe de minuni; ei sunt făpturi asemănătoare harpiilor cu pene strălucitoare și fețe care te vrăjesc. Este posibil ca această noțiune a oamenilor-pasăre să fi aruncat un văl peste relatările timpurii privind primele călătorii comerciale în China și să fi dus la crearea țării ciudate unde s-a petrecut cea de-a șaptea aventură a lui Sindbad. Povestea spune că Sindbad s-a îmbogățit acolo vânzând bușteni de lemn de aloe, și într-adevăr, negustorii chinezi din Canton plăteau prețuri imense pentru lemnul de aloe importat din străinătate. Primul arab care a ajuns în China a fost un oman, Abu Ubayda, care pe la mijlocul secolului al VIII-lea făcea comerț cu Orientul pentru lemn de aloe. Desigur că geografii și negustorii arabi știau o mulțime despre comerțul cu China. Pentru ei această țară era singurul regat care putea fi comparat ca întindere, măreție, ordine socială și putere cu India și cu toți prinții ei. Pentru arabi geografia Chinei începea acolo unde se termina India și se întindea către marginile cele mai îndepărtate ale lumii cunoscute, spre o țară misterioasă, poate Coreea, al cărei popor trimitea daruri împăratului Chinei și fără de care localnicii credeau că nu va mai cădea ploaia.

La Canton, așa după cum știau negustorii și navigatorii arabi, comerțul maritim era foarte bine organizat. Un funcționar chinez al portului se ocupa în mod special de mărfurile lor. Transportul era descărcat, inventariat de către funcționari chinezi și depus în depozitele guvernului. Aici rămânea în garanție, încuiat sub cheie și nu se umbla la el până când ultimul vas străin nu sosea în port și anotimpul de navigație nu era declarat ca încheiat. Numai atunci se deschideau depozitele guvernului, și în felul acesta autoritățile chineze preîntâmpinau fluctuațiile prețurilor pe piață în funcție de sosirea vaselor. Statul prelua și plătea cu generozitate o zecime din toate bunurile importate și ceea ce rămânea era vândut pe piața liberă.

Cu un mileniu mai târziu, navigând spre gura râului, speram că aceeași primire eficientă avea să ne aștepte și pe noi. Ambasadorul Chinei și un funcționar guvernamental chinez au asistat la ceremonia plecării noastre de la Mascat, iar *Sohar* fusese invitată oficial de către guvernul Republicii Populare Chineze. Toate acestea păreau că au avut loc într-un timp foarte îndepărtat și nu mai stabilisem de atunci niciun contact între navă și autoritățile chineze.

Treptat, uscatul se preciza în fața noastră, separându-se într-un lanț de insule stâncoase. Stânci de un cafeniu deschis acoperite cu o vegetație bogată de salvie verde se întindeau până la nord-vest. Mai departe. În dreapta noastră, puteam vedea cele două vârfuri gemene pe drept cuvânt numite Urechile Măgarilor. Drumul nostru trasat pe hartă urma să treacă prin intrarea ce purta mărețul nume de Marele Canal de Vest. Gura râului era atât de largă încât nu prea știai pe unde să conduci nava. În afară de Taiwan Shan și de Urechile Măgarilor nu exista niciun reper costier, niciun oraș, niciun far, absolut nimic ce ar fi putut fi identificat. Imensul estuar părea pustiu. Mai departe de coastă câteva bărci pescărești se legănau pe valuri, păstrând cu precauție o anumită distanță și ignorându-ne. Trăgeau după ele, legate la capătul unor tangoane, undițe lungi. De pe râu și-a făcut apariția un cargobot solitar abia vizibil și s-a îndreptat spre nord. Altfel, nu era niciun semn de vreo activitate. Numai dealurile de pe insule păreau că ne urmăresc sosirea, ușor bântuite de vânturi și misterioase. Și poate pentru ci marca și mai mult atmosfera ciudată ce părea în afara timpului, am zărit un singur sat pescăresc cu case ce ai fi zis că se năruie, într-un golfuleț sub Taiwan Shan, care ar fi putut fi acolo de o sută sau de o mie de ani. Ne-am uitat cu binoclul, ’ dar nu am văzut nicio mișcare printre casele joase. Nu existau nici oameni, nici bărci, nici câini. Pe vârful Taiwan Shan se afla o instalație radar care părea că ne urmărește asemenea unui ochi solitar, amenințător.

Sohar și-a urmat drumul. Nava aluneca printre insule, iar apa avea culoarea caramelei. Printr-un fel de joc al luminii, peisajul luase un aer specific chinezesc. Norii de la sfârșitul după-mesei căpătaseră o

tentă de un roz auriu. Nori mai negri, aducători de ploi mai repezi, apăreau la orizont scăldați în cerneală, iar dealurile îndepărtate se rânduiau unul în spatele altuia în contururi care evocau tradiționalul peisaj chinez în pictură, chiar și fără ambarcațiile chinezești specifice în formă de cutie, joncile, în prim plan, pentru o mai bună identificare a scenei. Uitându-mă pe hartă, am ales un loc de ancorare la gura râului, unde urma să petrecem noaptea. Locul era adăpostit contra vântului din sud, fiind situat chiar în spatele insulei San-chiao Shan, și mă întrebam în sinea mea când o fi trecut pe acolo ultima oară o navă arabă. Cu 400 ani în urmă? Sau mai mult? După cronicile arabe, comerțul în China a fost aproape complet distrus în anul 950 al erei noastre, când o armată chineză a devastat Canton-ul, a. Ucis negustorii străini și le-a ars casele. Dar negustorii arabi trebuie să se fi reîntors pentru a înnoda din nou legăturile, căutând cu precauție vechi contacte comerciale şi reluând comerțul cu China. De-a lungul a șase secole, porțelanul chinezesc era trimis în Oman, probabil pe calea mării și poate chiar la bordul unor corăbii omane. Istoria comerțului este atât de adânc împletită într-o țesătură încurcată de antrepozite, schimburi de bunuri, națiuni îi vale de negustori și revendicări contradictorii, încât arheologia modernă abia începe să umple lipsa unor documente scrise demne de încredere. Sigur era că *Sohar* pătrundea pe „Marele Râu“, așa cum arabii numeau râul Pearl. Celebrând o legătură între China și Oman care data de cel puțin o mie de ani. Când *Sohar* înainta peste vârtejul format de maree, la marginea insulei stâncoase, era un moment simbolic atât pentru navă, cât și pentru echipaj și speram în sinea mea că sosirea noastră neobservată ar fi făcut cinste primilor căpitani arabi care au reușit să ajungă cu succes în China.

Am intrat în micul ancoraj doar cu velele ridicate, o încercare îndrăzneață la care nu am fi visat când am plecat din Mascat ca un echipaj neexperimentat. Acum, cu Saleh la cârmă, *Sohar* își tăia drum cu prova în golfulețul înconjurat de un amfiteatru de dealuri joase. O mică joncă pescărească era ancorată pentru noapte în fundul golfului; nu se vedea nimeni la bord. Echipa de ancoră de pe *Sohar* a. Plecat în față să pregătească ancora principală, unul din marinari stătea lângă școta velei mari gata pentru a-i da drumul, iar restul echipajului aștepta cu strângătoarele de velă.

— Strângeți vela!

Marea velă se ridică, desfășurându-se în falduri la vergi. Bătea încă destul vânt pe pânză și vergi pentru ca nava să se poată mișca ușurel. S-a îndreptat înainte spre pupa joncii.

— Pregătiți-vă de ancorare! Fundarisiți ancora!

Cu un zgomot de lanțuri, ancora lui *Sohar* s-a împlântat adânc în nămolul chinezesc. Oamenii au făcut o pauză de zece minute pentru

rugăciunea de seară și apoi am coborât verga mare cu un scârțâit și scrâșnet final de frecare a lemnului pe lemn, verga s-a lăsat ușurel în jos asemenea unui călător obosit la sfârșitul unei călătorii așezându-se într-un fotoliu care trosnește. Când ultimele lumini ale înserării au pălit, a venit în golf o altă joncă chinezească. Se părea că era un loc bun pentru a petrece noaptea. Am aprins două lumini de ancoraj și le-am atârnat la pupa și la bompres, ca să țină tovărășie luminilor joncilor chinezești. Pescarii nu ne-au dat nicio atenție. Nu s-au uitat, nu au făcut niciun semn, nici măcar nu au reacționat în fața ciudatei ambarcații arabe *dhow* venită acolo în adăpostul lor. *Sohar* s-a fixat în liniște în locul ei de ancorare, fără agitație și zarvă. S-a balansat în adierea vântului, legată cu lanțul ei, până când bompresul s-a îndreptat spre Crucea Sudului, apoi a rămas liniștită, ca o pasăre uriașă așezându-se pe o creangă după o lungă, lungă migrație.

Zorile au adus un cer încărcat de ploaie ce arunca răpăieli torențiale periodice care au udat complet puntea. Echipajul, relaxându-se după traversarea finală, s-a sculat târziu, așa că abia pe la amiază am ridicat ancora și am pornit în căutarea oficialităților chineze. Gura râului continua să fie pustie și întreaga scenă era învăluită într-o atmosferă curioasă, ireală. Insulițele arătau din ce în ce mai mult asemenea unor schițe din desenele chinezești. Siluetele lor bine conturate, cu tufe rare, se profilau pe orizontul cenușiu. Era întocmai ca și cum am fi navigat prin paginile unei cărți cu picturi chinezești. Ne-am așteptat să fim interceptați de vreo vedetă de gardă sau o șalupă de control vamal ori vreo pilotină, dar nu se vedea absolut nimic, numai joncile pescarilor care ne ignorau total. Pătrunsesem bine în apele chineze, vreo zece mile în interiorul estuarului râului Pearl dar, ținând seama de reacția pe care o produsesem, puteam tot atât de bine să fim și la o sută de mile în largul mării.

La vremea prânzului am ancorat la o distanță de vreo 90 m de o insulă care avea un fel de instalații militare și am văzut soldați în uniforme de un verde cenușiu care ne-au observat și au luat-o la fugă înapoi pe creasta dealului. Apoi a apărut sergentul, care s-a holbat la noi apoi a făcut și el în fugă cale întoarsă. În cele din urmă, de-a lungul potecii au apărut în grabă doi ofițeri în cămăși și s-au uitat la noi câtva timp cu binoclul. Dar nu au luat nicio măsură. Așa că am ridicat ancora din nou, de data asta pornind spre insula La-sa-wei care, judecind după hartă, era un loc unde probabil exista o stație de pilotaj.

în drum ne-am descotorosit de arme. După cum fusesem instruiți de forțele armate ale sultanului am scăpat de ele în așa fel încât să nu poată fi niciodată găsite. Am desfăcut puștile Kalașnikov și le-am aruncat bucățică cu bucățică în apa opacă a râului Pearl. Am azvârlit peste bord canistrele cu gaz lacrimogen, mulțumiți că nu a fost

niciodată necesar să folosim armamentul navei. Nici nu aruncasem bine în apă ultima armă, că am și văzut o canonieră îndreptându-se spre noi cu mare viteză. *Sohar* își tăia cu greu drum pe o mare bântuită de vânt, cu valuri scurte și abrupte, iar canoniera făcea ca balansul să fie și mai puternic. Avea un tangaj și ruliu oribile, iar uneori coca se înclina într-un unghi alarmant. Era o ambarcație cu o cocă înaltă, îngustă, asemenea unui torpilor din primul război mondial. Pe punte se îngrămădeau soldați care priveau uimiți la ciudata apariție a unei nave arabe cu pânze. Am ridicat în semn de politețe un pavilion chinezesc și am încercat să stabilim un contact prin radio. În timp ce canoniera se învârtea cu viteză în jurul nostru, în cercuri strânse. Spectaculoase, iar ofițerii ei ne inspectau. Informase cineva autoritățile chinezești că soseam sau eram pe punctul de a produce vreo încurcătură diplomatică? Nu am primit niciun răspuns la apelurile noastre prin radio. Apoi canoniera chinezească a început să semnalizeze cu o lampă. Toată lumea a alergat după creion și hârtie, iar Musalam, care era semnalizator în marina sultanului, încerca să pronunțe literele. Dar nu păreau să aibă vreun înțeles. Ce limbă se folosea? Era transmis mesajul în codul internațional? O lampă modernă de semnalizat nu face parte din echipamentul unei corăbii medievale cu pânze. Așa că ne-am descurcat cu o bucată de carton pe care am așezat-o deasupra becului celei mai bune lanterne a noastre și am transmis un mesaj înapoi: „Vă rugăm repetați”. S-au succedat câteva lumini din partea chinezilor, dar tot nu puteam înțelege ce se dorea de la noi. Am gesticulat, arătând că eram uimiți. Canoniera a continuat să se învârtească în jurul nostru, ticsită cu marinari curioși. Singurul lucru care ne rămânea de făcut era să ancorăm și să așteptăm. *Sohar* s-a apropiat de insula La-sa-wei, ancora a fost lăsată pentru a doua oară și, după cât se părea, canoniera era acum satisfăcută, căci a pornit înapoi cu mare viteză, lăsând în urmă un siaj spectaculos.

Am petrecut o noapte foarte incomodă în ancorajul expus, dar în cele din urmă Tom a reușit să stabilească un contact prin radio. Legătura noastră cu autoritățile chineze era indirectă. Mesajul nostru a fost recepționat mai întâi de un radioamator din Hong Kong, care l-a transmis unui prieten de la Banca Hong Kong și Shangai. Acest prieten i-a telefonat reprezentantului băncii din Canton, care la rândul lui a luat legătura cu autoritățile din oraș, iar acestea au transmis un mesaj înapoi prin aceeași legătură complicată. Autoritățile din Canton ne așteptau. Erau încântate că sosisem cu bine, totul era pregătit. Dar ne preveneau că va fi un taifun. *Sohar* trebuia să părăsească pe dată gura expusă a râului și să vină în amonte, la un adăpost special contra taifunului. Autoritățile portuare din Canton aveau să trimită urgent un remorcher în jos pe râu să ne ajute.

Nu-mi venea să cred ce bafta avusesem. Prin faptul că am navigat cu atâta ușurință pe *Sohar* pe Marea Chinei de Sud, reușisem să evităm unul din cele mai mari pericole. Ajunsesem pe râul Pcarl, unde ne găseam în siguranță cu mai puțin de 48 de ore înainte ca un mare taifun să lovească regiunea. Toate pânzele pe care le reparasem cu atâta strădanie, după grenurile arcuite, orele obositoare petrecute pentru a ridica verga mare ca să putem progresa cu câteva mile mai mult, toate eforturile depuse au meritat. În dimineața următoare, când cerul începuse să se întunece sub marginea exterioară a norilor, așa cum se petrece în cazul taifunului, am văzut un remorcher chinezesc grăbindu-se spre noi. Radioul nostru s-a trezit la viață.

— Bine ați venit! Sunt Liu din Ministerul Afacerilor Externe al Chinei, se auzi o voce din remorcher, într-o engleză impecabilă. Am venit de la Canton pentru a vă întâmpina.

— Bine v-am găsit! i-am răspuns și eu în concordanță cu situația momentului. Numele meu este Tim Severin și echipajul meu și cu mine am venit din Oman pentru a vă saluta.

Remorcherul avea ordin să o remorcheze pe *Sohar* pentru a o duce în siguranță cât mai repede posibil, căci autoritățile din Canton erau foarte îngrijorate ca nava să nu fie avariată de taifun. După ce parcursese întreaga cale de la Oman nevătămată, autoritățile nu vroiau ca nava să se scufunde acum, în apele lor. Așa că echipajul remorcherului din Canton ne-a aruncat o parâmă de manevră și au început să ne remorcheze repede pe râu către vechiul port Whampoa unde, conform tradiției, navele străine trebuiau să aștepte până când primeau intrarea în Canton. Echipajul remorcherului era format din marinari veseli, prietenoși, care își îndeplineau activitatea cu foarte multă degajare. În miez de noapte, la jumătatea drumului Pe râu, pe când vântul sufla în rafale, iar ploaia torențiala ne uda până la piele, în timp ce marginea exterioară a taifunului ne ajunsese, oamenii de pe remorcher au hotărât să ne amareze și să nu ne mai remorcheze, legând astfel pe *Sohar* lângă vasul lor. Manevra a constituit o scenă de harababură comică, în care marinarii chinezi au reușit să se încurce și să facă tot felul de greșeli. Se auzeau diferite urlete și strigăte, oamenii alunecau pe puntea de oțel a remorcherului, căzând în mod caraghios, lăsau noduri nedesfăcute, parâme încurcate și blocate. Șeful echipajului, un chinez foarte gras, a căzut peste bord cu un zgomot cutremurător și, abia fiind în stare să înoate, a dat din mâini și din picioare cu mișcări scurte și repezi, așa cum înoată un câine, întorcându-se la locul său sigur de pe navă, dar imediat a trebuit să sară din nou în apă pentru a-și pescui sandalele care erau duse de valuri. Un minut mai târziu era înapoi la bord, alergând în sus și în jos, cu șortul și pălăria de paie pline de apă, strigând ordine și dând din mâini. Butonul de control al vinciului de manevră de la bordul

remorcherului era prost izolat, așa încât curenta pe oricine îl atingea. Cu ploaia taifunului și puntea de oțel sub picioarele ude, tehnica celor din Canton era să pună butonul în funcțiune cu grijă, folosind un băț scurt de lemn, așa ca atunci când vinciul o pornea razna și trebuia oprit în mare grabă, loviturile turbate date cu vârful lemnului în butonul de control deveneau o lecție comică de scrimă. Și cu fiecare mișcare nereușită de a opri vinciul, bățul era trecut din mână în mână, ca o ștafetă. În cele din urmă parâma a fost întinsa atât de tare, încât era sigur că va plesni și întreg echipajul a luat-o la fugă spre un loc sigur, pitindu-se în spatele suprastructurii remorcherului, de unde se uitau pe furiș ca niște copii obraznici. Urmărind toate acestea și încercând să nu râdem, a devenit dintr-o dată evident că și echipajul remorcherului era amuzat de această pantomimă tot atât de mult ca și noi. Cineva de pe *Sohar* a început să chicotească și într-o clipă chinezi, arabi și europeni râdeau în hohote. Pe dată orice etichetă și rezervă au fost îndepărtate. Khamees Poliție a sărit pe puntea remorcherului, ducându-le în dar o tavă de curmale. Șeful echipajului de pe remorcher, comediantul principal, cu apa curgând șiroaie de pe el, s-a servit plin de eleganță cu o curmală și s-a așezat din întâmplare pe o sobă fierbinte. Nori de abur au țâșnit din îmbrăcămintea lui udă, când a sărit în sus cu un răcnet de durere și rânjind cu gura până la urechi.

Autoritățile chinezești au reușit să transforme vizita lui *Sohar* într-un adevărat succes. După șapte luni și jumătate pe mare am fost copleșiți de căldura primirii care ne aștepta. La Whampoa, pe chei, am fost salutați de demnitarii orașului și ai provinciei Canton, precum și de ambasadorul oman, care venise de la Beijing să ne întâmpine. Gazdele noastre chineze ne aranjaseră un program special. *Sohar* urma să rămână ancorată la Whampoa, în grija chinezilor, în timp ce echipajul avea să viziteze orașul și împrejurimile. Dacă doream să vedem ceva în mod special trebuia doar să cerem și imediat se luau măsurile necesare pentru a ni se satisface dorința. Existau autocare, ghizi, interpreți pentru engleză și arabă, camere rezervate la hotel, orice am fi putut dori, și nu trebuia să ne facem probleme în privința navei. Aceasta urma să fie păzită de polițiști, iar căpitanul portului va avea grijă să asigure parâme suplimentare de legare la chei. În tot timpul vizitei noastre eram oaspeți de onoare.

Amabilitatea a fost memorabilă. Musalam. Eid și ceilalți omani au fost expediați într-un tur de vizitare a orașului și a locurilor frumoase. Oceanologii au fost conduși la stațiile de cercetare piscicolă, crescătoriile de pește și la universități. Nick Hollis a avut norocul să asiste la o operație efectuată sub acupunctura în spitalul municipal. Ca inginer constructor, Tim Readman a vizitat șantierele de construcții pentru a vedea cum construiesc chinezii clădirile lor. Cât despre mine, mi s-au arătat nave de canal ingenioase, de o construcție tradițională,

folosite pentru transportul peștelui viu la hală. Cocile aveau găuri pentru a lăsa apa să curgă prin ele în interior, așa incit ambarcațiile deveneau bancuri de pe. Ști mișcătoare. O după-masă deosebit de rodnică am petrecut-o la bordul unei jonci de tip Swatow acostată pe râu într-un adăpost contra taifunului. La o ceașcă cât un degetar de ceai Swatow amărui, oamenii din echipaj mi-au explicat ce fel de comerț făceau. Fără busolă, motor sau hartă, ei navigau cu nava lor de la un port la celălalt, intrând și ieșind prin gurile râului, folosind curenții mareei, efectuând vechiul comerț costal al Chinei. Echipajul era format din opt până la zece oameni, având și doi muși care stăteau pe vas pentru un an de pregătire. Cu un vânt bun, jonca lor putea avea o viteză de 5 noduri, dar dacă vântul atingea forța 7, exista riscul să se scufunde, așa că întotdeauna alergau după un adăpost.

Nava era foarte bine menținută și, pentru că nervurile fuseseră tăiate din lemn de camfor, cala mirosea foarte plăcut. Era un contrast fericit cu santina cu gaz puturos a lui *Sohar*. *Huilai 108,* cum era numită, aparținea echipei de producție a întreprinderii de transport pe apă a comunei Huishui și nava avea încă un aspect tradițional. Era călăfătuită cu un amestec din ulei de tung[17], var, coji de orez și nu avea motor, fiind purtată de pânze mari vopsite în roșu, iar scândurile erau bătute în cuie margine la margine după sistemul tradițional chinezesc. În rândul celor din echipaj, fiul urma întotdeauna tatălui, preluând lucrul când părintele se pensiona, iar când am întrebat cum era guvernată nava și dacă echipajul ajungea să ia hotărâri de comun acord în privința manevrării, am primit un răspuns foarte sec: „O, nu, căpitanul sau ofițerul secund au autoritatea”.

în tot timpul vizitei, gazdele noastre erau în mod fățiș fascinate de misiunea lui *Sohar*. Faptul că niște oameni au navigat aproape 6 000 mile pe o navă fără motor pentru a le vizita țara constituia o noutate pentru ei. Gazdele noastre păreau flatate și recunoscătoare. Se vedea că înțeleg eforturile care au fost necesare și că echipajul lui *Sohar* își tăiase drum spre China cu puterea mușchilor, răbdare și o evidentă aplicație pentru o asemenea activitate. Iată calități pe care chinezii le apreciau în mod deosebit și în special le plăcea că succesul voiajului s-a datorat în cea mai mare măsură activității în echipă. Poate că perspectiva istorică adusă de *Sohar* părea mai greu de înțeles pentru gazdele noastre chineze. Ele erau atât de mândre de programele lor de modernizare. Încât trebuie să li se fi părut uimitor să aibă vizitatori care în mod deliberat recreaseră o călătorie de comerț veche de o mie de ani. Totuși tiparele constante ale vieții chinezești puteau fi ușor detectate. Ca și în vremea lui Sindbad, Canton-ul era încă un important port comercial chinezesc. Miile de oameni de afaceri care participau la târgul comercial de la Canton reprezentau echivalentul modern al arabilor, indienilor și persanilor care veneau pe aceste

meleaguri cu un mileniu în urmă. În satele din jurul Canton-ului milioane și milioane de viermi de mătase rodeau încă frunze de dud și se țesea mătasea care forma comerțul lumii medievale. Acum marinarii omani de pe *Sohar* cumpărau bucăți de mătase strălucitoare pe care le duceau înapoi soțiilor și familiilor lor din sultanat. În timpul unei vizite pe care am făcut-o într-o fabrică de porțelanuri chinezești am văzut pictându-se pe unele cești de cafea șiruri de palmieri, acestea fiind destinate pieții arabe. Într-o zi, probabil că cioburi din aceste ceșcuțe vor adăuga un alt strat la porțelanurile medievale chinezești pe care arheologii le excavează în lumea arabă.

La Universitatea din Canton, istoricii au avut amabilitatea să consulte pentru mine vechile cronici chinezești și spre marea mea încântare au găsit o dare de seamă asupra unei nave cusute, văzută în port la Canton de o oficialitate chineză la sfârșitul secolului al VIII-lea. „Nava lor comercială este fără cuie. Singurul material pe care-l folosesc pentru a împreuna părțile navei este fibra de nucă de cocos…”, scria oficialitatea chineză. Era o dovadă că nave cusute cu ajutorul fibrei de nucă de cocos puteau fi găsite acostate în porturile chinezești, când Harun Al Rașid era calif la Bagdad, iar în China domnea dinastia Tang.

Către sfârșitul dinastiei Tang, la finele secolului al IX-lea, se spune că trăiau în China vreo zece mii de străini și este foarte probabil ca mulți dintre ei să fi fost musulmani. Moscheea construită de ei se crede că ar fi aceeași unde populația musulmană de azi din Canton se duce să se roage în fiecare vineri. Pagoda Netedă, așa cum o numesc chinezii, se află azi în centrul orașului. Dar forma orașului s-a schimbat, s-a recuperat pământ din apă, căci inițial moscheea se afla la malul râului. Se zice că pe atunci turnul moscheei servea acolo drept far pentru navele comerciale care veneau în sus pe râu. Într-adevăr, moscheea are o formă foarte neobișnuită, pare a fi întocmai ca un far.

Moscheea Pagoda Netedă a fost evident un loc de pelerinaj pentru marinarii musulmani de pe *Sohar*. Ei s-au rugat în moschee și au adus mulțumiri pentru succesul călătoriei noastre; chemarea la rugăciune a fost făcută de un chinez musulman bătrân care purta tichia de dantelă de rigoare. Azi au mai rămas în Canton 4 300 musulmani și în fiecare vineri unii dintre ei se adună pentru a înălța rugăciuni în moschee. Guvernul respectă obiceiurile musulmanilor și moscheea se află sub protecția statului; musulmanii au rații speciale și diferite înlesniri la restaurante, așa încât să-și poată păstra regulile lor de alimentație, și într-o țară unde incinerarea este lege, musulmanii au privilegiul de a-și îngropa morții.

Mai exista încă o ceremonie finală care trebuia îndeplinită: salutul oficial al guvernului Chinei adus navei. Ceremonia era hotărâtă pentru

data de 11 iulie. Cu o zi mai înainte Savyid Faisal, Ministrul Patrimoniului Național și al Culturii din Oman, a sosit în China într-un aparat strălucitor al aviației sultanului. Cu el a venit din Oman o delegație formată din reprezentanți ai armatei, marinei. Ministerului Apărării, Ministerului de Externe. De la Beijing s-au deplasat președintele Comisiei Culturale a Guvernului Chinei, vice-președintele său, șefii diferitelor departamente din Ministerul Afacerilor Externe al Chinei și o mulțime de demnitari. S-au adunat toți pe chei în centrul Cantonului.

Între timp echipajul de pe *Sohar* fusese dus înapoi pe navă la Whampoa și imediat după revărsarea zorilor un remorcher a sosit pentru a ne aduce în sus pe râu. Toate ambarcațiile mici din jurul nostru erau împodobite cu steguleț și drapele. *Sohar* era pavoazat peste tot. În vârful arborelui artimon fâlfâia pavilionul chinezesc, la catargul principal, la bompres și la pupa fluturau trei imense drapele omane. Era foarte viu colorată nava noastră, deși ușor uzată de călătorie. În timp ce înainta încet pe râul Pearl, o canoniera a marinei chinezești aștepta s-o escorteze. Întregul echipaj al canonierei stătea în poziție de drepți de-a lungul copastiei, gata să salute, iar la saula de pavilioane era suspendat un semnalizator. A fost un moment stânjenitor, când dintr-o dată mi-am dat seama că habar nu aveam cine trebuia mai întâi să coboare pavilionul, canoniera sau *Sohar,* dar când cele două nave au fost alături, am putut vedea o privire chinuită pe fața ofițerului secund. Era un indiciu suficient. Evident că vizitatorul trebuia să înceapă onorurile. Eid, îmbrăcat în cea mai bună *dishdasha* a lui, cocoțat în mod riscant pe cârmă lui *Sohar,* a coborât pavilionul oman. Canoniera a replicat, marinarii chinezi au salutat cu urale, apoi s-a auzit sunetul sirenei. *Sohar* a răspuns cu un zăngănit scurt al clopotului ei de bronz. Apoi am urcat mai departe pe râu pentru vedea comitetul de primire.

Priveliștea era impresionantă. Cheiul principal fusese eliberat. Un cargobot mare fusese trimis pe râu, iar acolo pe chei se înșiruiau elevi care mișcau pompoane mari galbene și roșii în ritmul muzicii unei orchestre chineze. Pe măsură ce *Sohar* se apropia de chei, zgomotul devenea asurzitor. Orchestra ataca melodia cu toate instrumentele, copiii cântau și petarde explodau. Am pășit pe uscat pentru a fi salutați de Sayyid Faisal și oficialitățile chinezești și am trecut de-a lungul șirului de școlari precedați de dansatori.

Pe estradă s-au rostit cuvântări de buri venit și mulțumire și s-au făcut referințe la întărirea relațiilor prietenești existente de mult timp între Oman și China. În cele din urmă a fost rândul meu să iau cuvântul în numele echipajului. Am vorbit despre ajutorul extraordinar atât de generos dat și care a făcut cu putință Expediția Sindbad, despre patronajul și cooperarea care au dat navei noastre

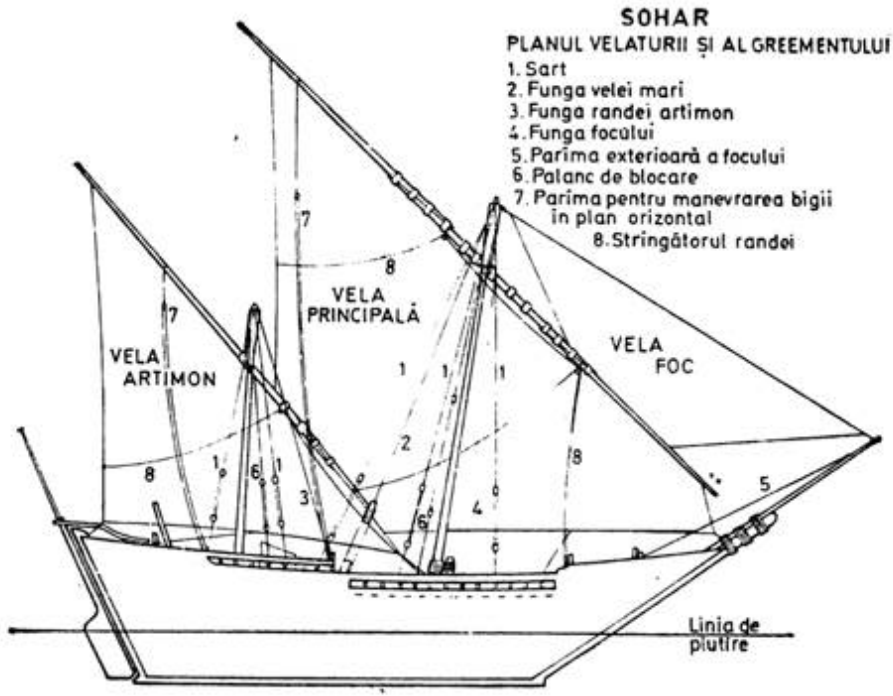
posibilitatea să străbată din nou cele șapte mări ale geografiei arabe, ca și despre această ceremonie de primire atât de impresionantă. Am amintit de toți oamenii și momentele remarcabile ale expediției — elefanții care trăgeau buștenii în pădurile din India, constructorii de nave trudind în căldura arzătoare din Sur, munca de curățire a carenei navei la Beypore, lunga monotonie a calmului tropical, apoi momentul când am fost pe punctul de a eșua pe bancul de nisip din strâmtoarea Malacca, grenurile arcuite care ne-au lovit cu furie în Marea Chinei de Sud. Știam că în câteva zile *Sohar* avea să se întoarcă în jos pe râu, la Hong Kong și de acolo va fi încărcată pe o navă și expediată înapoi la Mascat, unde va deveni un monument al istoriei călătoriilor pe mare ale Omanului. A îndeplini scopul pentru care nava a fost construită.

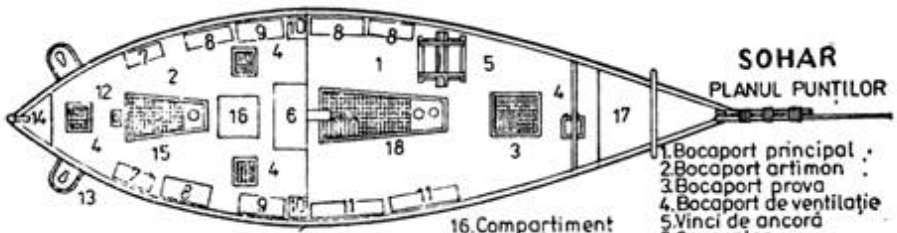
Echipajul se afla acolo, în fața mea, și am încercat un sentiment dureros de regret, la gândul că atunci eram pentru ultima oară toți împreună ca o echipă. Împlinisem ceea ce ne propusesem: am dat de urma poveștilor lui Sindbad, parcurgând aproape un sfert din drumul în jurul lumii — în India, Sri Lanka, Sumatra și acum în China. Marea noastră aventură se încheia și în curând aveam să ne împrăștiem pe la casele noastre.

În rândul din față stăteau omanii arătând splendid cu turbanele lor colorate și *dishdashaurile* sclipitoare. Cum reușeau să-și păstreze sacul lor marinăresc atât de curat, încât întotdeauna când coborau pe uscat erau îmbrăcați în veșminte superb călcate, nu voi putea înţelege niciodată.

’ în spatele lor se aflau europenii cu bărbi mari, bronzați, arătând strașnic de viguroși și destoinici. Toți împreună au format un echipaj minunat. În dreapta lor se vedeau tichiile de dantelă ale musulmanilor din Canton invitați special pentru această ocazie. Urmau apoi șirurile de școlari, o mulțime de spectatori, formația muzicală și dansatorii.

Mai departe, dincolo de ei, se ridica arborada înclinată a lui *Sohar*. Era unică, nicio navă ca aceasta nu fusese văzută pe râul Pearl din marile zile ale călătoriilor pe ape ale arabilor. Distingeam flamura lungă de 6 m purpurie a Expediției Sindbad fluturând de pe saula de pavilioane. Coada-i bifurcată fâlfâia semeață, așa că emblema aurie a păsării în zbor era perfect vizibilă. Și mi-am amintit că am văzut ultima oară această flamură în culoarea aurului și a purpurei, fluturând în bătaia vântului, când am ridicat ancora la Mascat. Și în același moment mi-am dat seama că dacă echipajul meu și cu mine ne găseam acum pe chei la Canton teferi și dacă această călătorie fusese un succes, totul se datora unei singure nave — *Sohar*. Această navă a făcut ca expediția noastră să fie o realitate. Acum călătoria ci, asemenea celor *Șapte Călătorii ale lui Sindbad,* avea să devină o altă poveste.


SOHAR
PLANUL VELATURII ȘI AL GREEMENTULUI
1. Sart
2. Funga velei mari
3. Funga randei artimon
4. Funga focului
5. Parîma exterioară a focului
6. Palanc de blocare
7. Parîma pentru manevrarea bigii în plan orizontal
8. Stringătorul randei
VELA ARTIMON
VELA PRINCIPALĂ
VELA FOC
Linia de plutire



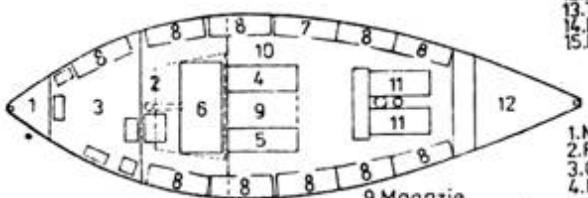
PUNTEA SUPERIOARĂ

16. Compartiment bucătărie
17. Puntea teugii
18 Puntea principală

SOHAR

PLANUL PUNȚILOR

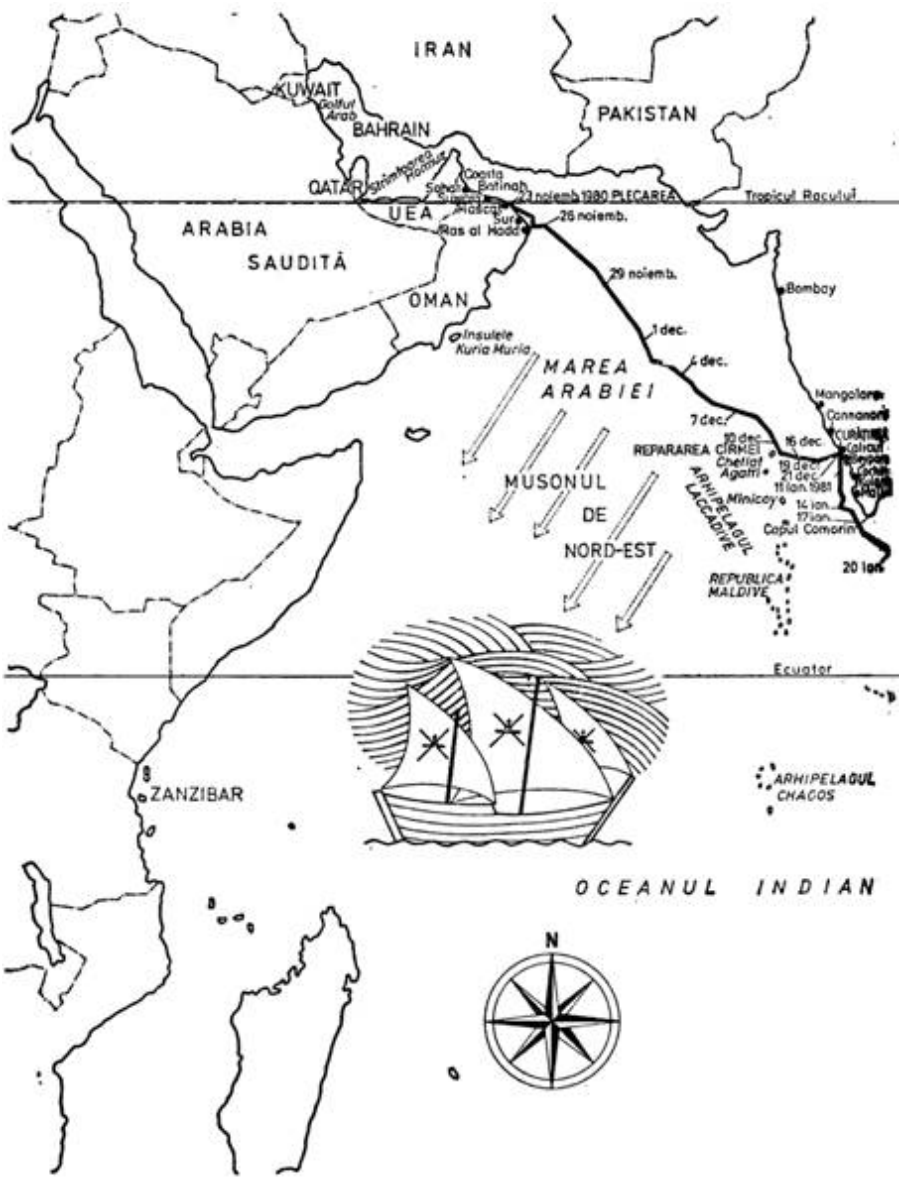
1. Bocaport principal
2. Bocaport artimon
3. Bocaport prova
4. Bocaport de ventilație
5. Vinci de ancoră
6. Generator
7. Depozit de alimente
8. Magazie
9. Ladită pentru mangal
10. Plută de salvare
11. Depozit de combustibil
12. Habitaclu
13. Toaletă
14. Dulăpior pupa
15. Puntea pupa

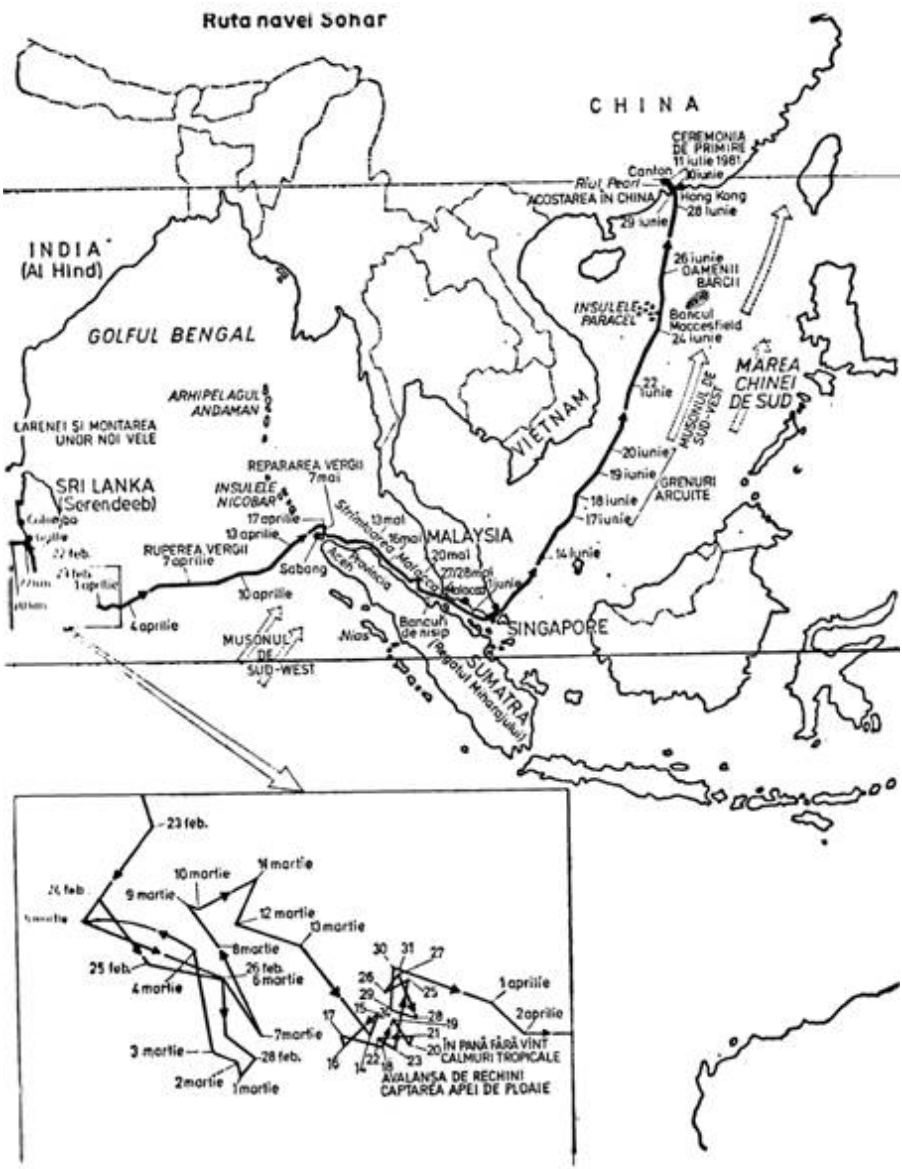


PUNTEA INFERIOARĂ

9. Magazie
10. Cisterne cu apă
11. Cisternă cu apa
12. Magazie de materiale de punte

1. Masă nautică
2. Pupitru radio
3. Cabina căpitanului
4. Magazie de material științific
5. Echipament de filmare
6. Depozit de alimente
7. Vele
8 Cușete


IRAN
KUWAIT
Golful Arab
BAHRAIN
PAKISTAN
QATAR
Strâmtoarea Ormuz
Sohar
Costa Batinah
UEA
Muscat
Sur
Ras al Hadd
21 noiemb. 1980 PLECAREA
Tropicul Racului
26 noiemb.
ARABIA SAUDITĂ
29 noiemb.
Bombay
OMAN
Insulele Kuria Muria
1 dec.
4 dec.
MAREA ARABIEI
Mangalore
Connanore
7 dec.
10 dec.
16 dec.
REPARAREA
CÂRMEI
Chetlat
Agatti
18 dec.
21 dec.
MUSONUL DE NORD-EST
ARHIPELAGUL LACCADIVE
Minicoy
11 ian. 1981
14 ian.
17 ian.
Capul Comorin
20 ian
REPUBLICA MALDIVE
Ecuator
ZANZIBAR
ARHIPELAGUL CHAGOS
OCEANUL INDIAN
N



ANEXĂ SOHAR

Dimensiuni

Așa după cum a fost proiectată, *Sohar* avea o cocă cu o lungime nominală de 24 m, lățime maximă de 6,10 m și o linie de plutire de 19 m. Pescajul proiectat era de 1,30 m, cu o suprafață velică de 270 m2, din care: vela foc 34 m2, vela mare 150 m2 și vela artimon 75 m2.

Construcția

Lucrul a început cu așezarea chilei navei, lungă de 15,8X38 cm în secțiune. Apoi a urmat prova lungă de 11,5 m, pupa de 5,4 m. După aceea s-a dat forma necesară filelor de bordaj inferioare cusute la locul lor până la înălțimea celei de a cincea filă. Fiecare filă avea 20—30

cm lățime și între 5,7 și 7,6 cm grosime, în funcție de poziția sa. Nu s-a folosit nicio tolă intercalată. Filele de bordaj au fost împărțite în mod normal în 4 sau 5 secții, între 1,5—4,5 m lungime, îmbinate cap la cap prin caneluri. Suprafețele dintre filele de bordaj erau plate, adică nu aveau nicio canelură, deși la fiecare 45 cm s-a folosit un știft. Totul a fost prins împreună prin cusături cu fibră de coajă de nucă de cocos, făcută dintr-o funie împletită în patru fire. Împunsăturile erau la o distanță de cca 10 cm, plasate la 5 cm de marginile filelor de bordaj.

După a cincea filă de bordaj au fost montate cadrele transversale ale fundului interior, folosind din nou o funie în patru fire. Cadrele aveau o secțiune de 10 cm X 15 cm și majoritatea erau coaste de lemn cu curbură naturală.

Bordajul continua până la a 12-a filă, unde au fost legate elemente de coastă asamblate. Acestea au fost plasate în intervalul de 60 cm dintre coastele de fund, fără a fi împreunate cu ele. Bordajul mergea mai departe până la nivelul punții, după care au fost fixate elementele de osatură a bordului de deasupra apei. Nici acestea nu au fost legate de elementele de coastă, fiind puse pe același plan ca și coasta de fund. În cuvintele unui profan aceasta înseamnă că fiecare „coastă" a navei era de fapt formată din cinci piese independente care puteau să se miște separat. Două grinzi transversale sprijineau de fiecare parte arborele mare înalt de aproximativ 18 metri, aplecat în față și care a fost tăiat dintr-un singur trunchi de copac. Arborele artimon de 14 metri se ridica vertical. Planșele punții erau groase de 5,7 cm. Balastul, la început de 15 tone saci cu nisip, a fost redus mai târziu la 12 și 1/2 tone.

Vele și greement

Scripeții, incluzând și marea macara inferioară care ajungea până la pieptul unui bărbat înalt, au fost ciopliți de mină din bucăți de cherestea solide, cu roți și cuie de lemn. Datele tehnice ale greementului erau foarte precise, variind de la o parâmă cu o circumferință de 20 cm pentru funga velei mari, la o parâmă de 5 cm pentru strai urile mai ușoare. Toate straiurile erau mobile. *Sohar* a fost la început armat cu parâme din fibre de nucă de cocos, dar acestea au fost parțial înlocuite cu parâme din cânepă de Manila, pe măsură ce călătoria înainta și nava ajungea în (ari unde se găsea cânepă de Manila.

Primul rând de vele a fost făcut din pânză de bumbac, calitatea nr. 3, de 500 g, cusută manual, din fâșii de 60 cm lățime. Acestea au fost înlocuite în India cu unele mai mari (velei mari i-a crescut suprafața cu peste 180 m) din suluri de pânză de vele din bumbac, de 90 cm lățime, cu o greutate de 620—680 g. O a treia velă mare de aproximativ 172 m2 a fost cusută de locuitorii insulei Minicoy și s-a

dovedit a fi foarte bună pe distanța parcursa în ultima săptămână în Marea Chinei de Sud. Această velă a fost făcută din pânză de 570 g și din fâșii late de 46 de cm.

Verga velei mari de 23 m din lemn de poon era din trei secțiuni îmbinate cu eclisă. Când această vergă s-a rupt în Oceanul Indian, lemnul (de esență necunoscută) folosit pentru înlocuire a fost tăiat până la o lungime de 24 metri pentru a avea posibilitatea de a fixa vele de dimensiuni mai mari. În mod similar, și bastonul de bompres proiectat original la 3,3 m a fost lungit la Beypore până la 4,8 m pentru a avea un spațiu mai mare pentru velele din sectorul prova.

Navigația

Lipsindu-ne instrumente pentru a măsura performanța navei (nu a existat niciun loch modern), cifrele performanței lui *Sohar* sunt date în general. Distanța cea mai bună parcursă pe zi a fost de 130 mile de la amiază la amiază în Marea Chinei de Sud. Viteza maximă a fost probabil de 8—9 noduri. Pe de altă parte, nava a rămas adesea în pană fără vânt, împinsă de curenți sau a suferit apreciabile derive de vânt. Astfel viteza medie a călătoriei a fost ceva mai mult de două noduri de-a lungul întregului drum de la Mascat la Canton. Este aproape aceeași viteză ca a navelor de comerț arabe din secolele al IX-lea și al X-lea, pe o distanță similară, calculată după texte străvechi.

Sohar avea capacitatea să navigheze în vânt la 45° față de direcția vântului din spate. Deriva de vânt mai adăuga 10—25 grade, așa că naviga în mod efectiv la 65°—70° față de direcția vântului din pupa. Dar pentru așa ceva era necesar un vânt cu o forță de cel puțin 4. Avea tendința de a se abate în vânt și s-au făcut multe manevre cu velele de diferite mărimi și poziții din sectorul prova. Arborelui artimon i s-au redus de fapt dimensiunile, fiind remodelat când eram pe mare între Sri Lanka și Sumatra.

Omanii au acordat foarte multă atenție punctului corect de suspensie pentru verga velei mari, ca și poziției exacte a velei mari de-a lungul vergii. În ciuda încercărilor noastre, sunt sigur că nu am reușit niciodată să atingem performanța cea mai bună a navei; combinațiile posibile în ceea ce privește mărimea velelor și poziția unghiurilor vergii sunt nenumărate și ar fi necesară mai mult decât o viață pentru a le manevra în condiții speciale de vânt, stare a mării, încărcătură și balast. Pe de alta parte, am fost în primul rând preocupat să navighez cât mai în siguranță și mai înțelept posibil, așa cum probabil ar fi făcut un căpitan arab de navă comercială. Tratată astfel, *Sohar* ne-a servit foarte bine, într-adevăr, iar pe furtună, în Marea Chinei de Sud, s-a comportat ca o navă foarte sigură.

Structura cusută a navei noastre a supraviețuit călătoriei în condiții excelente. Cu un rând de vele noi ar fi putut să plece din nou spre Mascat la începutul următorului muson de nord-est din China. Stratul

antivegetativ tradițional a protejat coca în mod eficient contra carilor de navă, în timp ce lemnul neprotejat, în special esența de sapan, a fost ciuruit de teredo.

O notă finală în privința siguranței: *Sohar* a fost echipată cu plute de salvare, veste de salvare, făclii de semnalizare, radio, toate aceste pentru siguranța echipajului, dar mai existau și pentru siguranța navei trei ancore mari și un cablu greu, modern. Din fericire nu a trebuit să facem față nici unei situații periculoase care să necesite vreunul din aceste obiecte, dar nu aș fi pornit la drum fără ele.

MULȚUMIRI

În *Irlanda:* Andrew Dillon; John O'Dwyer

În Londra: Excelența sa Ambasadorul Omanului; Averii Bloy Slade; Rosie Bunting; John Curd; Patrick Deuchar; Gecoms; Harold Harris; Constance Messenger; Jenny Moseley; Don Shearman; Barbara Wace

În Oman: Excelența Sa Ministrul Apărării; Excelența Sa Ministrul Informațiilor și Problemelor pentru Tineret; Excelența Sa Ministrul Comunicațiilor; Excelența Sa Subsecretarul Apărării; Excelența Sa Ambasadorul Chinei; marina sultanului Omanului, în special comodorii Mucklow și Gunning, și ofițerul comandant și instructorii săi de la Centrul de pregătire din Sur; Poliția regală din Oman; în special ofițerii din divizia maritimă și piloții de helicoptere din Air Wing; comandantul Eric Hollin; Seif Behlany și personalul său; British Bank of the Middle East, în special Frank Paul, Ian Gill, Keith Cumming, Peter Parsons și domnul Sanpat; Mulraj și Bipin Nensey; rețeaua Sindbad a Societății regale de radioamatori din Oman; Alison MElay; Carol Ventura; Emma Biles; Dr. Paolo și Germana Costa; Julian Paxton, Neil Edwards; Colin Briden; Tarmac; Travo; Airwork, în special Harry Glover și Jim Treloar

În Bahrain: Aii Ibrahim al Malki; Abdulla A. Karim; Bill Eve

În India: John Cheriyan; Dr S. Jones; Antony Kadavill; R.T. Somaiya

În Sri Lanka: Pat și Rhianon Vickers

În Sumatra: Primarul Sabangului; Lubis; Mobil Oii; Schlumberger

În Malacca: Koon Leck Keong

În Singapore: S.C. Lim.

În Canton: Excelenta Sa Huang Zhen, președintele Comisiei pentru relații culturale cu străinătatea; Excelența Sa vicepreședintele Wang din Comisia pentru relații culturale cu străinătatea; Primarul Cantonului; Excelența Sa Ibrahim al Subhi

În Hong Kong: Comandantul vasului *Tamar;* James Dreaper; Trish Harwood; Nanette Meclintock Sami Nasser; Peter Smith

[1] Arctica, Antarctica, Pacificul de Nord și de Sud, Atlanticul de Nord și de Sud, Oceanul Indian (toate notele din acest volum aparțin traducătoarei).

[2] Marinari din India de Est
[3] Copac sau tufiș cu rădăcini încîlcite care cresc deasupra pâmîntului.
[4] Condiment indian.
[5] Piticul din basmul cu același nume, cules de Grimm din folclorul german.
[6] Văile unor râuri în regiunile aride din sud-vestui Asiei și nordul Africii, care sunt de obicei secate in afara anotimpului ploios și care adeseori formează o oaza.
[7] Fustanelă a muntenilor din Scoția și a soldaților scoțieni.
[8] Constelatie din Emisfera australa, situata la sudul constelatiei Centaurului
[9] Paine nedospita, de forma unei clatite, facuta de obicei din faina de grau si prajita in tigaie
[10] Bazar sau piata in Orientul Musulman
[11] Epoca lui Eduard al VII-lea, rege al Angliei (1901—1910).
[12] Unitate nautică de măsurare a a dinei mii, egală cu 1,82 m.
[13] Fustă largă, făcută dintr-o fâșie lungă de pânză înfășurată Iii jurul corpului și prinsă la mijloc, purtată de bărbați și femei Iii arhipelagul malaezian și în insulele din Oceanul Pacific.
[14] Masura de greutate din tarile musulmane, egala cu aproximativ 4,7 grame.
[15] O varietate de delfin (Coriphoena hippurus).
[16] Măsură de lungime persană, egală cu 5.25 km.
[17] Ulei obținut din semințele unui copac chinez (A. fordii) din genul Aleurites.

Table of Contents

CUVÂNT ÎNAINTE
I NOPȚILE ALBE
II PE COASTA MALABAR
III ȘANTIER NAVAL PE PLAJA DE LA SUR
IV MARINARI DIN OMAN
V MAREA ARABIEI
VI INSULELE FUNIEI DE COCOS
VII CRĂCIUNUL LA CALICUT
VIII REGATUL SERENDEEB
IX CALMURI TROPICALE
X RUPEREA VERGII
XI STRÂMTOAREA MALACCA
XII MAREA CHINEI DE SUD
XIII CHINA
ANEXĂ SOHAR
Dimensiuni
Construcția
Vele și greement
Navigația
MULȚUMIRI
[1]
[2]
[3]
[4]
[5]
[6]
[7]
[8]
[9]
[10]
[11]
[12]
[13]
[14]
[15]
[16]
[17]